

# Stenografisches Protokoll

## Enquete des Kärntner Landtages

### *„Verkehr, Mobilität und Infrastruktur“*

32. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag, 6. Juni 2019

Beginn: 13:00 Uhr

Vortragssaal des Kärntner Landesarchivs

St. Ruprechter Straße 7

9020 Klagenfurt

#### Eröffnung und Begrüßung:

**Erster Landtagspräsident Ing. Reinhart Rohr**

#### Eingangsstatement

**Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig**

#### Referenten:

**DI Dr. Alexander Trattner**

Geschäftsführer und wissenschaftlicher Leiter HyCentA Research GmbH  
„Chancen und Perspektiven durch Wasserstoff in der Mobilität“

**Mag. Michael Mingler BA**

Abgeordneter der Grünen zum Tiroler Landtag  
„Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs am Beispiel Tirol“

**Gerald Dobernig, MSc, BSc**

Verantwortung Erde, Selbständiger IT-Berater  
„Freier öffentlicher Verkehr – Ökologische Notwendigkeit und Soziale Gerechtigkeit in der Mobilität“

**Martin Diendorfer**

Unabhängige Linke/Levica  
„Mobility for Future! Wie können individuelle Mobilitätsbedürfnisse mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung in Einklang gebracht werden?“

**Reinhard Wallner**

ÖBB Personenverkehr AG, Leiter Regionalmanagement Kärnten  
„Öffentlicher Verkehr als ein Stellhebel gegen den Klimawandel – welche Handlungsfelder sind zu adressieren?“

**Dr. Markus Lampersberger**

Obmann „fahrgast kärnten“  
„Vorschläge zur weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten“

**Dr. Peter Brandauer**

Bürgermeister der Gemeinde Werfenweng  
„Mobilitätsherausforderungen im ländlichen Raum“

**Dr. Christian Puswald**

Präsident ARBÖ Kärnten  
„Aktuelle und zukünftige Fragen der Mobilität in Kärnten“

Moderation

**Birgit Rumpf-Pukelsheim**

Anschließend Diskussion und Imbiss

**Rumpf-Pukelsheim:** Einen schönen Nachmittag, herzlich willkommen hier im Landesarchiv! Haben alle einen Sitzplatz gefunden? Da sind noch ein paar Sessel frei, sollte noch jemand auf der Suche sein. Einen schönen Nachmittag! Ich bin Birgit Rumpf-Pukelsheim und ich freue mich, dass ich Sie heute durch diese Enquete des Kärntner Landtages begleiten oder, wenn Sie es so wollen, chauffieren darf. Jetzt muss ich doch einmal fragen: Wie sind denn Sie heute hergekommen? Mit dem Auto oder mit dem Rad?

**Publikum:** Zu Fuß.

**Rumpf-Pukelsheim:** Zu Fuß. Und Sie?

**Publikum:** Mit dem Auto.

**Rumpf-Pukelsheim:** Und Sie?

**Publikum:** Mit dem Auto.

**Rumpf-Pukelsheim:** Und Sie?

**Publikum:** Mit dem Zug.

**Rumpf-Pukelsheim:** Und Sie?

**Publikum:** Mit dem Zug.

**Rumpf-Pukelsheim:** Wir sehen schon, Mobilität, Verkehr, das ist etwas sehr, sehr Individuelles und dennoch wird das Thema Verkehr und Mobilität zunehmend gesellschaftspolitisch bedeutend, global und lokal bis in das kleinste Kärntner Dorf. Stichworte: Klimawandel, Leben am Land, Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes. Viele Herausforderungen also auch für die Kärntner Politik. Antworten werden heute auch bei dieser Enquete gesucht und ich darf jetzt herzlich den Hausherrn, den Landtagspräsidenten Reinhart Rohr, um seine Grußworte und die offizielle Eröffnung dieser Enquete bitten. Bitteschön!

**Erster Präsident Ing. Rohr:** Ja, meine sehr geschätzten Damen und Herren! Meine geschätzten Herrn Landesräte Martin Gruber, Mag. Schuschnig! Die Klubobleute der Landtagsparteien sind vertreten: Herwig Seiser, Gernot Darmann, Markus Malle. Beide Präsidenten, der zweite und dritte Präsident: Jakob Strauß und Josef Lobnig. Eine große Zahl

von interessierten Damen und Herren Abgeordneten, die Ämter und Behörden sind vertreten. Stellvertretend darf ich den Landesamtsdirektor DDr. Markus Matschek sehr, sehr herzlich begrüßen! Aber vor allem Sie, meine sehr geschätzten Damen und Herren, als interessiertes Publikum zum Thema der heutigen Enquete „Verkehr, Mobilität und Infrastruktur“. Vielleicht auch kurz zur Entstehungsgeschichte dieser Veranstaltung: Wir haben im Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Demokratie und Petitionen vereinbart, zweimal jährlich mit den zur Landtagswahl kandidierenden, aber nicht im Landtag vertretenen Parteien auch den Dialog zu führen und zu suchen und so war es der 25. September des Vorjahres, wo dieser erste Dialog stattgefunden hat. Es hat eine Reihe von verschiedenen Themen der einzelnen Vertreterinnen und Vertreter dieser Parteien gegeben und letztlich das Thema „Verkehr, Mobilität und Infrastruktur“ war das Thema, das auch am meisten und am öftesten von allen genannt wurde. Deswegen haben wir dann auch in Abstimmung mit dem zuständigen Referenten, es hat schon vorher den Versuch gegeben mit dem Vorgänger, Mag. Zafoschnig – aber leider gesundheitsbedingt hat er seine Funktion zurückgelegt, dann hat volé sozusagen der neue Landesrat Mag. Schuschnig die Aufgabe übernommen als zuständiger Referent –, dass wir auch in Abstimmung mit dem Regierungsmitglied diese Enquete vorbereitet haben. Ich darf besonders alle anwesenden Referenten begrüßen! Es sind alle in der Einladung Befindlichen gekommen, bis auf eine Ausnahme: Christoph Hahn, der von den NEOS nominiert war, hat kurzfristig aufgrund der politischen Situation abgesagt, weil er parlamentarischer Mitarbeiter des Klubs der NEOS in Wien ist. Die Referenten werden natürlich von unserer Moderatorin Birgit Rumpf-Pukelsheim dann vor ihrem jeweiligen Referat noch kurz vorgestellt. Daher verzichte ich jetzt auf die namentliche Vorstellung und ich denke, wenn es um das Thema „Verkehr, Mobilität, Infrastruktur“ geht, dann ist es auch so, dass wir natürlich hier viele Aufgaben zu lösen haben. Der neue Landesrat hat das zu einem prioritären Thema für sich erklärt und hat ja auch schon ein sogenanntes Update für öffentlichen Verkehr in Kärnten präsentiert und vorgestellt und damit einen Startschuss gegeben für einen Reformplan „Öffentlicher Verkehr 2020+“. Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Der Klimawandel und entsprechende Maßnahmen dagegen. Und da gibt es ja eine inzwischen international bekannt gewordene Proponentin: die schwedische Schülerin und Aktivistin – muss man wirklich sagen in Umweltbelangen Greta Thunberg. Sie war ja kürzlich auch in Wien, hat dieses Thema aktuell gegenwärtig so in die Öffentlichkeit getragen, dass es letztlich auch einen breiten Teil der Debatte – und ich denke, es ist richtig und gut so –, einen breiten Teil der Debatte für die Zukunft einnehmen wird, weil Klimawandel etwas ist, das uns alle angeht, wo jeder bei sich selbst anfangen kann, sozusagen auch seinen Beitrag zu leisten und ich bin absolut überzeugt davon, dass wir hier noch viele Aufgaben zu lösen haben. Wir kriegen via Fernsehen frei Haus geliefert, dass pazifische Inseln Gefahr laufen, zu versinken, dass die Bevölkerung sozusagen ihre Heimat verliert, auswandern muss. Das sind die ersten Folgen

davon. Wir erleben es im eigenen Land mit teilweise Unwetterkatastrophen, die wir in dieser Form bisher nicht gekannt haben. Und auch, denke ich, mitzubetrachten ist natürlich die demografische Entwicklung in der Zukunft, im Besonderen auch in unserem Land, die zunehmende Ausdünnung der Randregionen, die Konzentration in den urbanen Räumen, den Städten und dem unmittelbaren Umland, was sozusagen die Bevölkerungszuwächse betrifft, denke ich, das bedeutet natürlich auch für Mobilität und Verkehr, für alle diese Bereiche, neu zu denken und diese Entwicklungen mitzubersichtigen. Ich freue mich auf spannende Expertenbeiträge, ich freue mich, dass Sie alle als interessiertes Publikum die Möglichkeit auch nutzen werden, entsprechende Fragen, Diskussionsbeiträge zu liefern und zum Ablauf haben wir uns Folgendes vorgenommen: Es werden in der ersten Runde vier Referenten sprechen und dann gibt es eine kurze Getränkepause und dann in der weiteren Folge die weiteren vier Referenten, weil ich vermeiden wollte, dass man in Frontalvorträgen von acht Referenten dann irgendwann die Konzentration verliert. Danach gibt es die Möglichkeit, auch zu diskutieren, Fragen zu stellen, und am Ende der Enquete darf ich Sie dann noch auf ein, oder zwei oder drei Brötchen, je nach Bedarf und ein entsprechendes Getränk einladen. Ich wünsche der heutigen Enquete einen guten und spannenden Verlauf. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Präsident! Ja, wir haben gehört über den Klimawandel und auch im Vorfeld schon ein bisschen gesprochen und ich muss erzählen, ich war vor ein paar Tagen noch in Irland und dort gibt es eine sehr lebhaft Diskussion zwischen Politikern und Farmern, ob denn die Methangase der Kühe mit schuld sind am Klimawandel und dann auch besteuert werden sollten. Aber ich glaube, einig ist sich die EU darüber: Der Verkehr gilt als der CO<sub>2</sub>-Treiber und da wird natürlich der Ruf nach dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs immer lauter – auch bei uns. In Kärnten dafür zuständig ist der neue Landesrat der ÖVP, Sebastian Schuschnig, den wir jetzt zu uns auf die Bühne bitten dürfen. Herr Landesrat, erlauben Sie mir eine Frage, bevor Sie mit Ihren Ausführungen beginnen. Sie haben bei Ihrem Antritt vor Kurzem ja selbst offen zugegeben, Sie fahren nicht mit den Öffis vom Ossiacher See nach Klagenfurt, weil es einfach zu lange dauert. Wird sich das in Ihrer Amtszeit noch ändern?

**LR Mag. Schuschnig:** Es wird wahrscheinlich schwer auf die Terminplanung ankommen. Also, ich werde es der Kollegin im Büro gerne mitteilen, aber die Dichtigkeit des Terminkalenders eines Landesrates gibt es leider nur sehr schwer her, von Bodensdorf nach Klagenfurt mit dem Zug anzureisen.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dann hören wir uns gerne an, welche Ideen Sie heute mitgebracht haben. Bitteschön!

**LR Mag. Schuschnig:** Ja, sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Herrn Abgeordnete, lieber Martin Gruber! Ich darf Sie als neuer Mobilitäts-Landesrat von Kärnten sehr herzlich zur Enquete des Kärntner Landtages zum Zukunftsthema „Verkehr, Mobilität und Infrastruktur“ begrüßen! Und solche Aktionstage wie heute sind wichtige Meilensteine, um einfach auch auf die Bedeutung des Themas aufmerksam zu machen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle einmal allen sehr herzlich danken, die zum Zustandekommen dieser Enquete beigetragen haben. Vielen Dank! Der Tag, an dem die Landtagsenquete stattfindet, könnte besser kaum gewählt sein. Gestern war der internationale Weltumwelttag, der unter dem Motto „Beat Air Pollution“ gestanden ist und morgen werden wieder unter dem Titel „Fridays for Future“ zahlreiche Schülerinnen und Schüler auf den Straßen unterwegs sein und sich für Maßnahmen gegen den Klimawandel einsetzen. Und heute diskutieren wir parteiübergreifend und geeint über einen Beitrag zu beiden, wir diskutieren über einen Ausbau und über eine Modernisierung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten und daher darf ich mich an dieser Stelle noch einmal auch an Sie richten und mich herzlich für Ihr Interesse bedanken! Ich möchte mich aber auch vor allem bei allen anwesenden Fraktionen und Interessengruppen herzlich bedanken, dass diese Diskussion heute abgehalten wird. Denn das große Interesse zeigt, dass wir mit diesem Thema absolut richtigliegen und auch am Puls der Zeit sind. Es ist erfreulich, dass wir mehr und mehr Aufmerksamkeit für eine echte Mobilitätswende in Kärnten bekommen. Mobilität ist ein absolutes Zukunftsthema und daher auch mein Appell: Ziehen wir bitte auch gemeinsam an einem Strang, auch in die gleiche Richtung! Denn ein moderner, öffentlicher Verkehr ist auch ein nicht zu unterschätzender Standortfaktor für unser Bundesland und hier wird es die Kraft aller Anwesenden brauchen, damit wir etwas bewegen, verändern und verbessern können. Als Mitglied der Landesregierung ist es für mich natürlich eine besondere Freude, dass zu meinem Aufgabenbereich die Mobilität in ihrer Gesamtheit zählt. Es ist eine spannende und nachhaltige Aufgabe, mit der ich mich auseinandersetzen möchte und wo ich in der Sache auch ab sofort Bewegung hineinbringen möchte. Als Vertreter der jungen Generation in diesem Land gibt es natürlich gleich mehrere Gründe, warum ich mich für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs einsetze und warum es für mich ein wesentlicher Fokus, auch in meiner Arbeit als Landesrat, ist. Der demografische Wandel in unserem Bundesland wird die Mobilität in den nächsten Jahren sehr stark verändern und gleichzeitig wird sich auch das Mobilitätsverhalten der Menschen selbst ändern. Und allen voran sind es die Klimaschutzziele, die wir bis 2030 beziehungsweise 2050 erreichen müssen, die eine große Herausforderung sind und die wir ohne ein konsequentes Umdenken in der Mobilität auch nur sehr schwer erreichen werden. Denn wir wissen, wenn wir heute nicht in den öffentlichen Verkehr investieren, sind es morgen Strafzahlungen, die uns aufgrund nicht erreichter Klimaschutzziele drohen. Was wir heute nicht in die Öffis investieren, schädigt nach

und nach unsere Umwelt und das Klima. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu einem beträchtlichen Teil, nämlich 36 Prozent, im Verkehrssektor reduziert werden, denn die Folgen bei Nichterreichung dieser Klimaziele wären alleine in Kärnten Strafzahlungen in der Höhe von 117 Millionen Euro. Daher halte ich es einfach für sinnvoller, die drohenden Strafzahlungen schon heute in einen modernen, öffentlichen Verkehr zu investieren. Kärnten ist aber auch ein Land der Pendler, das besonders durch die ländliche Struktur, die wir haben, in der Verkehrsplanung vor sehr, sehr großen Herausforderungen steht und das zeigen auch die Daten des VCÖ. Kärnten ist das Bundesland, in dem am meisten mit dem Auto gefahren wird. Über 150.000 Menschen pendeln Tag für Tag zur Arbeit, der Großteil davon mit dem PKW. So lenken die Kärntnerinnen und Kärntner im Schnitt jährlich 10.140 Kilometer ihr Auto und fahren damit fast doppelt so viele Kilometer wie die Voralbergerinnen und Vorarlberger und zusätzlich sind wir in Kärnten aktuell auf dem Emissionsniveau des Jahres 2005. Es geht jetzt aber nicht darum, Autos zu verbieten – und das möchte ich an dieser Stelle auch ganz deutlich sagen –, sondern mir geht es darum, den öffentlichen Verkehr auf so eine Qualität zu heben, dass er eine echte und ernstzunehmende Alternative ist. Kärnten hat – und Sie haben das sicher alle in den letzten Jahren auch selbst verfolgt – eine sehr – um es höflich zu formulieren – sparsame Verkehrspolitik betrieben, die aus meiner Sicht aber kein Signal für die Zukunft sein kann und auch nicht sein darf. Ich sage es in aller Deutlichkeit: Wir haben massiven Aufholbedarf, was auch ein Blick ins Budget zeigt. Während Salzburg mit rund 60 Millionen Euro doppelt so viel für den öffentlichen Verkehr ausgibt wie Kärnten, sind es in Tirol mit rund 140 Millionen Euro fast fünfmal so viele Budgetmittel, die in den öffentlichen Verkehr fließen. Und das zeigt, dass wir handeln müssen, wenn wir auch national gesehen und international gesehen den Anschluss nicht verlieren wollen. Wir werden heute noch vom Tiroler Landtagsabgeordneten Mag. Mingler in seinem Referat hören, was man im öffentlichen Verkehr schaffen kann, wenn man auch das nötige Budget dafür vorsieht. Wir haben Aufholbedarf, gar keine Frage, aber dafür braucht es auch einen ganz konsequenten Plan, wenn Sie es so wollen, eine To-do-Liste. Und diese werden wir jetzt auch mit Ihnen allen gemeinsam entsprechend erarbeiten. Ich habe in der letzten Woche den Reformplan „ÖV 2020+“ auf die Reise gebracht, um dem öffentlichen Verkehr in Kärnten ein kräftiges Update zu verpassen, denn das hat dieses Bundesland auch bitter nötig, damit der öffentliche Verkehr entsprechend attraktiv wird und die Menschen auch wirklich auf ihn umsteigen, damit wir auch in Kärnten einen ganz konkreten Handlungsplan haben, wie ein zeitgemäßes ÖV-Angebot auszusehen hat und damit auch wir unseren Beitrag zur Reduktion der Schadstoffemissionen leisten. Wir setzen auch gemeinsam mit der Initiative „Kärnten am Rad“, gemeinsam mit Landesrat Martin Gruber einen Schwerpunkt auf das „Alltagsradeln“, auf den Aufbau der Radinfrastruktur und auf Lückenschlüsse im Radwegenetz. Mit dem Mobilitäts Masterplan 2035 wurde in den letzten Jahren zwar bereits eine wichtige visionäre Grundlage

gelegt, um Mobilität eben ganz neu zu denken, jetzt geht es aber darum, einen ganz konkreten Handlungsplan zu setzen, ganz konkrete Schritte zu planen und die auch mit den entsprechenden Budgeterfordernissen zu unterlegen. Ich freue mich, dass bei diesem Reformprozess auch die Kärntner Verkehrsunternehmen mit uns an einem Strang ziehen, und ich möchte mich an dieser Stelle sehr herzlich bei den Kärntner Linien, bei den Verkehrsunternehmen und bei dir, lieber Reinhard Wallner, als Sprecher für diesen starken Schulterschluss sehr herzlich bedanken! Wir werden auch alle relevanten Stakeholder und Interessengruppen am Tisch haben und in diesen Prozess auch wirklich ehrlich einbinden, vom Verkehrsclub bis hin zum Verein „fahrgast“, von der Schülerversammlung über die ÖH bis hin zum Seniorenrat, vom Städte- und Gemeindebund, Bildungsdirektionen und so weiter. Ziel ist nämlich ein ganz konkreter Maßnahmenplan, den wir ab 2020 auch wirklich umsetzen können, schon mit konkreten Budgetzahlen hinterlegt. Losgehen wird das Ganze im Juni und dieser Reformplan soll fünf Arbeitspakete umfassen. Zum Ersten: Das Verkehrsangebot und die Verkehrsplanung werden auf Herz und Nieren überprüft und an die aktuellen demografischen Gegebenheiten angepasst. Zum Zweiten: Wir werden ein modernes Tarifsystem erarbeiten. Zum Dritten: Wir verpassen Kärntens Infrastruktur und dem Vertrieb ein entsprechendes Update. Und zum Vierten: Dazu müssen wir nämlich aus organisatorischen Gründen Grundlagen schaffen, die wir im Arbeitspaket „Service und Struktur“ erarbeiten werden. Und last but not least, natürlich das Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz, wo wir aber auch alternative Antriebsformen – Stichwort: Wasserstoff – andenken möchten. Und auch das, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist mir persönlich ein wichtiges Anliegen. Mobilität ist weit mehr als nur Bus und Bahn. Moderne Mobilität ist mehr, als nur nach mehr ÖV zu rufen oder nach billigeren Tickets, sondern auch andere Bereiche anzudenken, wie beispielsweise auch den Mikro-ÖV. Zu einer Mobilitätswende gehört auch neues Denken, was die Antriebstechnologien angeht und genau das war auch mein Anspruch für die heutige Diskussion, einen neuen Aspekt einzubringen, indem wir Kärnten nicht nur so diskutieren, wie es heute und morgen ausschauen soll, sondern auch schon an das Übermorgen denken. Wasserstoff ist eine Zukunftstechnologie, die insbesondere im öffentlichen Verkehr sehr, sehr vielversprechend ist. Sie ist eine Möglichkeit, durch grüne Stromspitzen grünen Wasserstoff zu erzeugen und damit vollkommen schadstofffrei und klimaneutral im Verkehr unterwegs zu sein. Deshalb bitte ich darum: Haben wir in diesem Bereich auch den Mut! Haben wir den entsprechenden Weitblick! Denn ich bin davon überzeugt, dass hierin die Zukunft der Mobilität liegt! Deshalb freue ich mich heute ganz besonders, den führenden Wasserstoffexperten hier bei uns zu haben: DI Alexander Trattner von der HyCentA GmbH in Graz, der heute unser Speaker bei dieser Enquete sein wird. Mein Ziel ist es, dass wir die Wasserstofftechnologie auch in Kärnten deutlich forcieren und dass wir hier ein Vorreiter-Bundesland sind. Geschätzte Damen und Herren! Ich glaube, wie wir hier

alle vor Ihnen sitzen und stehen, sind wir überzeugt, dass wir eine echte Mobilitätswende in Kärnten brauchen und dass es dafür auch einen entsprechenden Schulterschluss braucht. Denn der öffentliche Verkehr ist nicht nur in Zeiten des Klimaschutzes ein wichtiges Zukunftsthema, sondern – ich habe es schon gesagt – ein wesentlicher Standortfaktor für uns als Bundesland. Heute haben wir hier noch enormes Potential im Bereich „Entwicklungen, Innovationen und Verbesserungen“. Besser, wir investieren heute in den öffentlichen Verkehr mit Wertschöpfung bei uns im Bundesland, als morgen Budgetmittel für Klima-Strafzahlungen aufbringen zu müssen. Ich möchte die Mobilität in Kärnten so entwickeln, wie sie in einem modernen Bundesland 2020 und darüber hinaus aussehen soll und umso wichtiger ist es, dass wir hierzu gemeinsam, im wahrsten Sinne des Wortes, die Weichen stellen. Ich freue mich auf eine spannende Landtagsenquete und bedanke mich bei Ihnen allen schon jetzt für Ihren Beitrag. Vielen Dank!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Landesrat! Draußen stand so ein wasserstoffbetriebenes Auto. Da haben sich – habe ich gesehen – vorrangig die männlichen Besucher schon darum herum gedrängt, ich muss mir das nachher noch anschauen. Wasserstoff-, also Brennstoffzellen statt Benzin oder Batterien auch in Kärnten. Sie sind angekündigt worden, Herr Trattner, wir bitten Sie zum Rednerpult. Sie sind so etwas wie der „Mister Wasserstoff“ in Österreich von der HyCentA Research GmbH in Graz, das ist die größte außeruniversitäre Forschungseinrichtung zum Thema Wasserstoff. Ich muss gestehen, ich habe mir nicht viel gemerkt aus dem Chemieunterricht in der Schule, aber Wasserstoff – das ist mir so hängen geblieben –, das ist eigentlich „Beng“ – Knallgas.

**DI Dr. Trattner:** Ja, also genau das ist es, was man in der Schule lernt. Wasserstoff kann aber auch mehr: Haare färben, also ohne Blondinen wäre das Leben, glaube ich, nicht so lustig, und es kann auch der Treibstoff der Zukunft sein, um was es heute vorrangig geht.

**Rumpf-Pukelsheim:** Wir hören Ihnen gerne zu. Bitteschön!

**DI Dr. Trattner:** Ja, sehr geehrte Damen und Herren! Also, vielen Dank für die Einladung und Organisation dieser tollen Veranstaltung! Ich möchte wirklich das heute als Chance nutzen, Ihnen eine Technologie vorzustellen, die Sie so sicherlich in der öffentlichen Wahrnehmung oder auf einer Straße nicht kennen. Wir sind da ja mit Wasserstoff- und Brennstoffzellen in einer sehr frühen Markteinführungsphase. In Österreich gibt es fünf öffentliche Tankstellen, knapp 40 Fahrzeuge, also die Technologie ist gerade erst dabei, in die Anwendung zu kommen. Aber gottseidank kann ich auch mit Stolz sagen, in der Forschung sind wir ein bisschen weiter vorne. Und ganz kurz daher auch zu uns: Die HyCentA Research GmbH ist

eine außeruniversitäre Einrichtung an der TU Graz. Wir sind auch zum Großteil in der öffentlichen Hand der TU Graz. Wir sind mittlerweile 28 Forschende am Standort mit höchstmoderner Infrastruktur und gehören auch in Europa mittlerweile zu den „Top Drei“ Forschungseinrichtungen für Wasserstofftechnologien. Und ich sage immer so: Es fängt alles mit der Zahl Eins an. Vor über zehn Jahren haben wir das erste österreichische Wasserstofffahrzeug entwickelt, gebaut und zugelassen. Vor über zehn Jahren, damals noch mit Verbrennungskraftmaschinen. Wir haben hier in zahlreichen Projekten, zum Beispiel in „E-LOG-BioFleet“, was wir da hier sehen, gemeinsam mit Fronius zehn Gabelstapler auf Wasserstoffantrieb hinentwickelt. Die fahren als Range Extender bei DB Schenker in Linz Hörsching in der Halle. Dort fahren zehn Stapler wasserstoffbetrieben in der Halle, die werden in der Halle getankt. Jetzt können Sie sich den Spaß einmal vorstellen mit Behörden, TÜV und den ganzen Gutachtern, wie wir denen das das erste Mal gesagt haben: Wir wollen Wasserstoff in der Halle tanken. Das hat dann zwei Jahre gedauert, die davon zu überzeugen, dass das Ganze jetzt sicher ist und das funktioniert nun seit vielen Jahren höchst erfolgreich und die Tankstelle hat von der Europäischen Kommission die Auszeichnung erhalten letztes Jahr, eine der zuverlässigsten Tankstellen in Europa zu sein und so ein Projekt war dann Leitbild für IKEA und BMW, das auch in Europa weiter aufzurollen. Dann haben wir auch zum Beispiel mit der OMV Österreichs erste Power-to-Gas-Anlage entwickelt, wo gekoppelt zu Windstrom, grüner Strom, grüner Wasserstoff erzeugt wird. Den haben wir damals eingespeist ins Erdgas-Netz am Knoten Auersthal, das ist einer der größten Erdgas-Knoten Österreichs. Wir haben auch viele Mobilitätsprojekte bereits umgesetzt, gemeinsam mit Industrieträgern wie AVL Magna unterschiedliche Antriebskonzepte, wir haben Europas modernsten Brennstoffzellensystem-Prüfstand entwickelt. Also man kann wirklich sagen, technologisch sind wir gut aufgestellt, wir haben viele Projekte dazu geleistet, auch besonders im Schwerverkehr – Zillertalbahn – sind wir auch Entwicklungspartner – Sonderfahrzeuge –, also all das ist technologisch möglich, und jetzt wird es Zeit, dass wir es umsetzen. Und an dieser Vision – also das ist mir ganz wichtig und das ist genau das, was die jungen Menschen merken, dass etwas schiefgeht – wir müssen es schaffen, die Erneuerbaren auszubauen. Wir brauchen grüne Energie, wir brauchen Wind, Wasser, Sonne. Das muss die Energie unserer Zukunft sein. Und natürlich soll man diesen grünen Strom bestmöglich direkt nutzen. Ich bin dafür, wenn wir den grünen Strom haben, bitte nutzen Sie ihn direkt übers Stromnetz verteilt, über Stromspeicher gespeichert, in Mobilität, Haushalt, Industrie. Das ist ganz wichtig. Nur haben wir bei den Erneuerbaren die Schwierigkeit, die sind fluktuierend. Die Sonne scheint halt nur tagsüber und nur dann, wenn es schön ist, der Wind bläst auch nur, wenn es ihm gerade passt, Wasser ist auch fluktuierend. Das heißt, es ist sehr oft der Fall, dass dieser grüne Strom da hinten nicht ankommt und dann hilft mir das Batteriefahrzeug gar nichts. Und daher der zweite Weg, den wir brauchen, ist sozusagen der zweite Pfad über Wasserstoff. Das heißt, die

Überschüsse der erneuerbaren Technologien transformieren wir über Elektrolyse, Power-to-Gas, in grünen Wasserstoff. Der kann genauso verteilt werden übers Gasnetz, über Gasspeicher und kann in allen Sektoren – Mobilität, Haushalt und Industrie – vollkommen zur Anwendung kommen. Die Technik ist soweit. Und speziell heute geht es um die Mobilität und die Mobilität „BEVs“ und „FCEVs“. Also „BEVs“ sind die „Battery Electric Vehicles“, die batterieelektrischen Fahrzeuge, „FCEVs“ die „Fuel Cell Electric Vehicle“, die Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Beides ist Elektromobilität. Zero emission – keine Emission von Lärm, Schadstoffen, Treibhausgasen im Betrieb, vielfacher Wirkungsgrad im Vergleich zu Benzin, Diesel und Sonstigem und damit auch ein extremes Energie-Einsparungspotential durch diese Technologien. Batterie ist Energiewandler und Energiespeicher in einem Bauteil. Damit ist auch irgendwo die Energiedichte begrenzt, und die Batterie hat wirklich den Vorteil, sie hat den höchsten Wirkungsgrad, den man technologisch umsetzen kann. Nachteile sind: lange Ladedauer, selbst bei hohen Ladeleistungen, typisch sind geringe Reichweiten, so bis zu 200 Kilometer. Und die Technologie ist kälteempfindlich, gerade die, die seit mehreren Jahren fahren, merken das. Im Winter haben sie die halbe Reichweite, wie in den Übergangsmonaten, also das ist eine Schwierigkeit. Und was auch zunehmend bekannt wird, ist sozusagen der Verbrauch der seltenen Ressourcen für batterieelektrische Fahrzeuge. Also wenn Sie das einmal gesehen haben, wie da in Chile das Lithium produziert wird, also zum Teil auch unter Kinderarbeit, also das ist höchst fraglich, wo diese Ressourcen herkommen und da ist mir wirklich wichtig, wir müssen gesamthaft am Gesamtbild etwas verändern und nicht nur das, was wir hier vor Ort sehen. Und beim Brennstoffzellen-Fahrzeug mit Wasserstoff ist es ein bisschen anders: Der Energiespeicher ist Wasserstoff, der Energiewandler zum Strom ist die Brennstoffzelle. Und auch dort haben wir einen vielfachen Wirkungsgrad zu Diesel und Benzin, also heute circa 60 Prozent in den Fahrzeugen. Wir haben sehr kurze Betankungsdauern: drei, maximal fünf Minuten für eine Reichweite von 600 Kilometer. Das Nutzerverhalten ist genau gleich wie mit Diesel und Benzin. Sie fahren zur Tankstelle, in fünf Minuten ist das Fahrzeug voll, Sie fahren wieder. Dann, es ist kälteunempfindlich. Dadurch, dass ein bisschen Abwärme anfällt bei der Brennstoffzelle, kann man die im Winter zum Heizen verwenden, damit ist die Reichweite das ganze Jahr über gleich. Und was wirklich ein Vorteil ist: Das Fahrzeug braucht nur ganz wenige seltene Ressourcen, vorwiegend Platin, aber auch das nur zu geringen Mengen und es ist vollständig recyclebar. Wir verlieren hier nichts und, wie gesagt, gerade die Ressourcen dort sind sehr, sehr gut verwendbar. Ja, und mir ist immer wichtig: Wir müssen die Technologie in den Sektoren einsetzen, wo es am besten passt und unserer Ansicht nach ist die Batterie vor allem für kleine Fahrzeuge gut geeignet. Der tägliche Pendlerverkehr, kürzere Reichweiten, 50, 100 Kilometer, geringe Fahrleistungen, geringe Zuladungen, Batterie passt perfekt in dieses Segment. Aber wenn Sie Reichweiten haben, wo Sie auch 500, 600 bis 800 Kilometer fahren müssen mit dem PKW, den ganzen Tag, wie die Taxi-Fahrer,

autonome Fahrzeuge – also die haben sehr hohe Laufleistungen –, dann kann man sich das Segment von Wasserstoff und Brennstoffzelle – das heißt, ab der Mittel-, Oberklasse der Fahrzeuge vorstellen, und dann natürlich ganz besonders hohes Potential: Schwerverkehr, öffentlicher Verkehr mit Bussen ist schon angesprochen worden, Busse, LKW, Züge, das ist das, wo Wasserstoff seine Stärken ausspielen kann aufgrund der hohen Energiespeicherdichte. Im Schiffsverkehr und in der Luftfahrt sehen wir es ein bisschen schwieriger, also dort zeichnet es sich heute nach sogenannten „e-fuels“ ab, das heißt, das sind synthetisch hergestellte Kraftstoffe, also dort ist es aktuell noch schwieriger, wobei es auch für das bereits Konzepte gibt. Und daher muss man ganz klar sagen, die Technologie gibt es schon heute. Von ganz klein bis ganz groß, vom Fahrrad, von Drohnen, von Anwendungen in Space-Shuttle-Notstromversorgung, in Flugzeugen, PKW, Motorräder, Züge, LKW, Traktoren, Schiffe, U-Boote – überall dort in diesen Anwendungen, die Sie hier sehen, gibt es die Brennstoffzelle bereits, also die Technologie ist da. Und Serienfahrzeuge, muss man sagen – leider stark dominiert aus dem asiatischen Raum – Hyundai, Toyota, Honda, sind der internationale Vorreiter und auch Hyundai, kann man sagen, hat das größte Investment der Firmengeschichte in die Technologie gesteckt. Die bauen ein riesen Werk in Südkorea, wo sie ab 2025 eine halbe Million Fahrzeuge pro Jahr bauen, ab 2030 750.000 Fahrzeuge pro Jahr und ab 2025, hat Hyundai angekündigt, kostet das gleich viel wie der Diesel im PKW. Und gottseidank kann man schon auch sagen, dass Audi, BMW und auch sonstige europäische Hersteller Fahrzeuge am Plan haben – Audi zum Beispiel bringt 2021 so ein Fahrzeug. Ja, ich habe schon angesprochen, mir ist es wichtig, man muss das Gesamtbild im Auge haben. Also: Was stoßen die Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus aus? Und hier ein Bild für die CO<sub>2</sub>-Emissionen für PKW. Und da jetzt dargestellt in Grün: Das sind die direkten Emissionen, die entstehen während des Fahrbetriebs. Benzin, Diesel, wenn Sie Kraftstoff verbrennen, haben Sie Emission während der Fahrt – das sind die grünen Balken, die Sie hier sehen, beginnend von Benzin, Benzin-Hybrid, Plug-in-Hybrid, Diesel, Diesel-Hybrid, Erdgas. Sie sehen, Hybridisierung bringt viel, natürlich auch der Umstieg auf Diesel bringt viel – oder Erdgas. Die Fahrzeuge darunter, die „Battery Electric Vehicles“, FCV-Wasserstoff-Fahrzeuge, die sind im Betrieb emissionsfrei, daher im Betrieb keine direkten Emissionen. Jetzt schauen wir uns einmal an: Wo kommt die Energie her, wie kriegen wir die ins Fahrzeug, was fällt dort an? Da kommt der rote Balken dazu. Auch Diesel, Erdöl müssen wir fördern, wir müssen es reformieren, wir müssen es transportieren in die Raffinerie, auch da kommen wesentliche Anteile dazu, und bei wasserstoff- und batterieelektrischen Fahrzeugen müssen Sie ganz genau schauen: Wo kommt denn der Strom her? Wenn Sie es an den österreichischen Strom-Mix anstecken, erreichen Sie diese Werte. Auf einem erneuerbaren Strom-Mix sozusagen erreichen Sie geringe Werte. Erreichen Sie das aus Elektrolyse und erneuerbarem Strom, schaffen Sie wirklich geringste Werte in der Herstellung. Und das zählt. Also, wir müssen

schauen, dass wir erneuerbar unser Strom- und Energiesystem umstellen. Dann nehmen wir noch die Fahrzeugherstellung hinzu, die macht gar nicht so viel aus, weil die Fahrzeuge sind fast alle ähnlich aufgebaut. Spannend wird es jetzt: Wo kommen denn die Akkus her und wie ist deren Umweltauswirkung? Das sind die roten Balken. Und da ist dieser interessante Effekt sichtbar: Batterieelektrische Fahrzeuge sind ökologisch nur dann sinnvoll, wenn man Akkugrößen für kurze Reichweiten verbaut. Aber so, wie es jetzt gerade Tesla und Sonstige proklamieren, mit 600 Kilometer Reichweite, dann kommt dieser Balken dazu und das ist nicht im Sinne des Erfinders vom ökologischen Fußabdruck. Daher: Batterie für kurze Reichweiten, für die hohen Reichweiten haben wir die Technologie, das ist Wasserstoff und Brennstoffzelle und das ist im Rahmen der Pariser Klimaziele. Sie können 90 Prozent im Vergleich zum Diesel mit Wasserstoff und Brennstoffzelle einsparen und bereits heute, selbst mit fossilem Wasserstoff über 40 Prozent, sofort. Dann auch bei Kosten zeigt sich ein ähnliches Bild, also in Serienproduktion sind Fahrzeuge bis 200 Kilometer durch die Batterie günstiger, alles was hohe Reichweiten betrifft, ist die Fahrzeugherstellung mit Brennstoffzelle und Wasserstoff günstiger, also das sind unabhängige Daten der DOE, das ist das Department of Energy in Amerika. Den großen Vorteil, den Wasserstoff hat: Er ist vor allem aufgrund der Energiedichte vorhanden. Wenn wir uns das jetzt kurz anschauen: Wasserstoff, Batterie, Erdgas, Diesel, in blau dargestellt der Reinstoff und als Reinstoff hat Wasserstoff die höchste Reaktionsenthalpie. Das heißt, die höchste gespeicherte Energie hat Wasserstoff mit circa 33 Kilowattstunden pro Kilogramm, Diesel circa mit zwölf, Erdgas circa mit 14. So, aber wichtig ist nicht nur „Was hat der Reinstoff?“, sondern „Was hat das ganze Tanksystem?“ Da kommt bei Diesel der Tank dazu, die Pumpen, die Leitungen, das Gleiche auch bei Wasserstoff. Sie müssen es hochkomprimiert im Tank bei 700 bar speichern, da sind gewisse Querschnitte, sie haben Ventile, Sicherheitseinrichtungen, die brauchen sie alle und da verliert Wasserstoff deutlich von 33 Kilowattstunden auf 1,8, Diesel von circa zwölf auf neun und eine Batterie hat circa 0,15. So, und der nächste Punkt, den man berücksichtigen muss, ist der Wirkungsgrad. Wie viel von der Energie, die ich im Tank zur Verfügung habe, kann ich denn tatsächlich am Rad nutzen? Das heißt, man muss den Wirkungsgrad korrigieren, dann bleiben beim Diesel circa zwei Kilowattstunden pro Kilogramm über, bei Wasserstoff eins. Das heißt, wir sind im Faktor gravimetrisch circa zwei bis drei unter Diesel und die Batterie ist im Faktor 15 bis 20 darunter. Das heißt, auch aufgrund der Kennzahlen, die Sie hier sehen von der Energiedichte, macht es Sinn: hohe Reichweiten mit Wasserstoff, kurze Reichweiten mit Batterie. Ja, und sicher ist es – also wir haben seit vielen Jahren Fahrzeuge in Betrieb –, es ist gleich sicher, wie jede andere Technologie auch. Es ist nicht gefährlicher und es ist auch nicht sicherer. Und daher auch am Beispiel Hyundai gezeigt, was damit gemacht wird: Es gibt Crashtests, es gibt Beschusstests der Tanks, es gibt Sicherheitseinrichtungen in den Ventilen, die Tanks werden fallen gelassen aus großer Höhe, das sind wirklich umfangreiche Tests, auch bei wilden

Umgebungsbedingungen von minus 40 bis plus 85 Grad Celsius. Die Technik ist sicher, genauso wie jede andere auch. Ja und dass es nicht nur an PKW interessant ist, zeigen wir gerade auch an einem ganz besonderen Projekt im Skigebiet Hinterstoder. Dort bauen wir auf 1.400 Meter Seehöhe eine Wasserstoff-Tankstelle, direkt gekoppelt zu einer Photovoltaikanlage. Das heißt, aus Sonnenstrom wird über Elektrolyse Wasserstoff auf 1.400 Meter Seehöhe erzeugt und direkt im Skigebiet, das ist neben der Mittelstation, werden die Fahrzeuge betankt. Das heißt, wir haben erstmals weltweit Schneeschlitten entwickelt, die mit Brennstoffzelle und Wasserstoff fahren und jetzt mit dem heurigen Winter gehen die in Betrieb und ich sage immer so, umgangssprachlich: Wenn es dort funktioniert, funktioniert es überall. Wenn bei minus 40 Grad dauerhaft die Technologie das aushält, dann geht es überall. Ja und besonders wertvoll ist die Anwendung im öffentlichen Verkehr, besonders für LKW und Busse ist die Technologie besonders gut geeignet. In Europa fahren bereits circa 120 Busse im öffentlichen Verkehr. China ist letztes Jahr ganz stark in das Thema eingestiegen, China hat letztes Jahr alleine 4.000 gebaut, China hat sich auch zu Wasserstoff committed, die haben jetzt so eine „kleine Region“ in Umstellung, wo 25 Millionen Leute leben, also die beschließen das dann einfach, dort kommt jetzt Wasserstoff. Japan baut komplett auf Wasserstoffwirtschaft, also Japan wird zur Wasserstoffwirtschaft umgebaut. Und die Vorteile von Wasserstoff bei Bussen und LKW ist: Es ändert sich nichts zum Diesel. Die Reichweiten sind gleich, die Betriebsabläufe sind gleich, sie tanken einmal pro Tag und ansonsten ist das Fahrzeug emissionsfrei, voll elektrisch, die Fahrer sind entspannt, die Gäste sind entspannt, kein Geräusch, kein Dreck, keine Emissionen. Und das ist das, was im ersten Schritt ganz besonders wichtig ist, dass die Technologie kommt. Wie schaut so eine Infrastruktur dazu aus? Hier gezeigt: Für so ein Busdepot mit 300 Bussen, also das ist dann schon richtig eine große Stadt, große Halle mit Elektrolyse und wo Verdichter und Speicher darin sind, dann haben sie fünf Zapfsäulen. Die Betankung von so einem Bus dauert circa zehn Minuten, also ähnlich wie Diesel. Die Wirkungsgrade sind natürlich auch besonders wichtig. Wie schaut die gesamte Kette im Wirkungsgrad aus? Zuerst muss man einmal grünen Strom erzeugen und halt Photovoltaik, circa 15 Prozent, Wind 50, Wasserkraft 90, dann wird der grüne Strom verteilt, dort fallen circa fünf Prozent Verluste an und dann bei den Ladestationen hängt es sehr davon ab: Laden Sie langsam oder laden Sie schnell? Wenn Sie langsam laden, erreichen Sie hohe Wirkungsgrade, wenn Sie schnell laden – und da habe ich schon optimistische Werte hingeschrieben, vor Kurzem hat jemand 50 Prozent publiziert, also kann das sehr, sehr schnell runtergehen. Das gleiche auch bei der Batterie, wenn Sie die Batterie schnell laden, hat das sehr geringe Wirkungsgrade. Ja, dann wie gesagt, Sonne, Wind, Wasser produzieren dann, wann es anfällt und nicht dann, wann wir es brauchen und das ist dann die sogenannte Regellastfähigkeit von Wasserstoff. Das heißt, wir können unabhängig von der Produktion jederzeit über Elektrolyse Wasserstoff produzieren. Wir erreichen hier aktuell Wirkungsgrade

von circa 70 Prozent, wobei wir dort die Chance haben – dort fällt Wärme ab –, die zu verwenden. Die Abwärme kommt in die Industrie, kommt zu Heizwerken und so weiter, dann erreichen wir dort Wirkungsgrade von 95 Prozent. Dann muss man Wasserstoff hochkomprimieren auf hohen Druck, muss gespeichert werden, dort fallen circa Verluste von 93 Prozent an. Und in Summe dann, in den Fahrzeugen, wie gesagt, batterieelektrische Fahrzeuge haben den höchsten Wirkungsgrad, 80 Prozent, Wasserstoff circa 60 und man kann auch eine Mischung daraus machen, dann landen Sie circa bei 70. Also sehr effiziente Technologie. Interessant vor allem auch im Zug-Bereich, wie gesagt, vor allem im Schwerlast-Bereich. Die Zillertalbahn hat sich dazu entschlossen, ihren kompletten Betrieb auf Wasserstoff umzustellen, Ende 2022 soll das in Betrieb gehen – fünf Züge. Wir sind dort als Engineering-Partner involviert, gemeinsam mit der Familie Fleischhacker des „Green Energy Center“, dort haben wir die „ARGE HyWest“, wo wir dieses Projekt begleiten und gesamthaft für das Zillertal die Gesamtregion auf Wasserstoff umstellen. Und auch dort zeigt sich, die Züge sind zwar in der Anschaffung teurer, aber dadurch, dass ich unabhängig von den Erneuerbaren dann Wasserstoff produzieren kann, ist der Betrieb an sich zu Diesel deutlich günstiger. Daher ein wirtschaftlich interessantes Konzept. Ja, dann, die Leute fragen mich auch immer: „Was kostet denn der Wasserstoff an der Tankstelle?“ Da muss man leider sagen, die heutigen Preise sind einfach politisch willkürlich festgesetzt. Sie zahlen an der öffentlichen Tankstelle in Österreich neun Euro pro Kilogramm, das hat man sich vor circa zehn Jahren einmal überlegt, das war damals das Äquivalent circa für Diesel auf 100 Kilometer. Heute ist es circa das Äquivalent für Benzin. Dieser Preis hat nichts zu tun, wie Sie Wasserstoff herstellen. Wenn Sie ihn heute aus Reformierung herstellen, kostet es 1,50 Euro, wenn Sie es in einer Großelektrolyse zentral herstellen, wie es zum Beispiel auch bei Bussen im öffentlichen Verkehr möglich wäre, kostet es circa sechs Euro pro Kilogramm, wobei man auch Sonderlösungen schaffen kann, die je nach Kraftwerk, also bis zwei Euro pro Kilogramm heruntergehen. Und nur zum Vergleich: In Bussen bräuchten Sie circa Treibstoffkosten von sechs Euro pro Kilogramm, dass es gleich viel kostet, wie Diesel. Das heißt, wir können Sonderfälle schaffen, hier in Österreich mit unseren eigenen Ressourcen, wo wir dreimal günstiger fahren als Diesel. Also auch das ist heute bereits möglich. Ja und wo sehen wir die österreichische Rolle? Gottseidank, muss ich sagen, haben wir ja gute Forschung und Entwicklung für dieses Konzept. Wichtig ist aber auch zu sagen, Brennstoffzelle, Wasserstoff ist eine Chance für Österreich. Wir sind ein Automobil-Zulieferer-Land, wir haben die Industrie hier bei uns und es ist wichtig, dass wir diesen Transferprozess einleiten, dass die auf diese Technologie setzen, weil sonst kostet das Arbeitsplätze. Und ich glaube, da sind wir uns alle einig: Wir wollen nicht nur vom Tourismus leben, sondern auch von der starken Industrie. Daher ist Wasserstoff und Brennstoffzelle eine Chance für Österreich. Und vor allem auch vom ökologischen Aspekt, also Thunberg, Schwarzenegger oder „Fridays for Future“, wir brauchen

die Technologie ohnehin, weil nur grüner Strom und grüner Wasserstoff trifft die Pariser Klimaziele, ermöglicht diese hohen Reduktionen, es ermöglicht uns die Nutzung der erneuerbaren Ressourcen und natürlich auch ganz besonders, wir importieren heute fossile Energieträger zu circa 40 Millionen Euro pro Tag und das ist das Potential, das wir haben, was wir selbst vor Ort herstellen können. Wir könnten diese 40 Millionen Euro pro Tag sparen, indem wir unsere eigenen Ressourcen nutzen. Wie gesagt, eine Chance für Österreich. Ja, damit möchte ich Danke sagen, dass ich Ihnen den kurzen Überblick geben durfte. Ich kann auch einen kurzen Literatur-Hinweis geben, für alle Interessierte, die sich einlesen: Unser Buch in der vierten Auflage „Wasserstoff in der Fahrzeugtechnik“, eignet sich auch als Geschenk für die Schwiegermutter zu Weihnachten. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Trattner! Unser nächster Redner kommt quasi direkt aus der Region, die gerne als „Transithölle“ bezeichnet wird. Michael Mingler aus Tirol. Sie sind aufgewachsen im Gschnitztal, studierter Jurist und Politikwissenschaftler und für die Grünen im Tiroler Landtag, und Sie bringen aus Tirol Erfahrungen mit, wie der öffentliche Nahverkehr attraktiver werden kann. Bitteschön!

**Mag. Mingler: BA** Ja, vielen Dank für die Einladung erstmal an den Kärntner Landtag und ganz speziell auch an die Kärntner Grünen, dass sie mich hier als Experten nominiert haben. Es freut mich sehr, dass ich hier in der möglichen Kürze darstellen kann, wie es den Grünen in Tirol in ihrer Regierungsbeteiligung seit 2013, wo wir da auch das zuständige Ressort für öffentlichen Verkehr und die Umwelt haben, Landesrätin ist dort die Ingrid Felipe, wie es uns da gelungen ist, den öffentlichen Verkehr zu attraktivieren und den öffentlichen Verkehr auszubauen. Wir sind damals in die Landesregierung gekommen mit dem ganz klaren Ziel, das zu tun, und zwar nicht nur, weil die Mobilitätswende – wie es schon völlig richtig vom Herrn Landesrat gesagt worden ist – notwendig ist, um den Klimaschutz voranzutreiben und die Klimakrise zu stoppen, sondern auch, weil Mobilität eine soziale Frage ist und auch die Frage, wie gut der öffentliche Verkehr ausgebaut ist, durchaus sehr hohe Implikationen auf die Lebensqualität der einzelnen hat, nicht nur auf die Menschen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, sondern auch auf die Menschen, die in Tirol leben und – wie es schon richtig gesagt wurde – ohnehin durch den Transit schon sehr belastet sind. Von dem her ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch für die Menschen vor Ort von höchster Bedeutung. Vielleicht kurz vorweg: Das ist die Situation, wie sie sich in Tirol darstellt. Damit Sie vielleicht eine kurze Idee haben, wie das im Vergleich zu Kärnten der Fall ist: Wir haben hier die Zugverbindungen durch das Inntal und durch das Wipptal, wo die Eisenbahn sehr gut ausgebaut ist. Das sind dann zugleich die größten, dichtbesiedeltsten Täler gemeinsam mit dem Stubaital und einigen anderen Tälern, wo der öffentliche Verkehr wirklich relativ leicht zu bewerkstelligen ist,

allerdings haben wir in Tirol genauso wie in Kärnten Regionen, wo es nur sehr schwer möglich ist aufgrund von sehr starker Verzweigung und sehr wenig Dichte der Besiedelung, öffentlichen Verkehr in einer hohen Taktung auszubauen. Wie war die Situation bevor wir Grüne in die Regierung gekommen sind und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu dem wesentlichen Punkt unserer Regierungsbeteiligung gemacht haben? Wir haben eine relativ teure Tarifstruktur gehabt, wir haben keine Netzkarten in dem Sinne gehabt, es war im Prinzip ähnlich – habe ich mir sagen lassen –, wie es aktuell in Kärnten der Fall ist. Also der Hauptteil der Karten waren Streckentickets. Also, wenn PendlerInnen sich ein Jahresticket kaufen haben wollen, haben sie sich praktisch ein Ticket für eine bestimmte Strecke kaufen müssen. Das war sehr teuer, ich habe es da aufgeschrieben. Die günstigsten waren 359 Euro und das ist raufgegangen bis 2.058 Euro, wenn man diesen Bedarf gehabt hat, für ganz Tirol sich ein Ticket zu kaufen. Und die einzelnen Streckentickets sind auch bis in die hohen Beträge – 1.800, 1.900 Euro – raufgegangen. Es hat zur Folge, für die Kernzone Innsbruck – kann ich einmal sagen, es ist in Kärnten vergleichbar – hat es einen Aufpreis gegeben, also es hat keine gute Verzahnung zwischen dem Verkehrsverbund Tirol, der für die ländlichen Gebiete da war, gegeben und den IVB, also den Innsbrucker Verkehrsbetrieben, die für den Innsbrucker Stadtverkehr zuständig waren. Wenn man sich zum Beispiel so ein Streckenticket gekauft hat – angenommen ich komme aus dem Wipptal bis nach Innsbruck –, dann war es nicht möglich, in Innsbruck einfach umzusteigen und dort zum Arbeitsplatz oder zur Uni zu fahren. Das ist dann davon abgehängt, ob zufällig der Ort, wo man hin hat müssen, auf dem Weg gelegen ist. Da, wo der Bus, mit dem man sowieso gefahren ist, gefahren ist. Wenn das nicht der Fall war, dann hat man Aufpreise zahlen müssen. Das war ein Problem, und auch für Studierende, da habe ich selber noch darunter gelitten in meiner Zeit, waren die Tickets sehr teuer, also pro Semester 125,80 Euro bis 646 Euro. Das ist wirklich nicht sehr attraktiv gewesen. Was es gegeben hat, schon bevor wir in der Regierung waren, war das Ticket für SchülerInnen, was es ja in Kärnten auch gibt für 96 Euro fürs ganze Land und auch für PensionistInnen, das ist damals vor der Wahl noch relativ schnell gegangen interessanterweise, aber ändert nichts daran, dass es eine sehr sinnvolle Maßnahme ist. Das Problem an dieser Struktur war also, dass es nicht nur sehr teuer war für die Menschen in Tirol, sondern auch sehr unattraktiv, also Pendlerinnen und Pendler hatten keine attraktive Jahreskarte zur Verfügung. Wenn sie eine Jahreskarte gekauft haben, um zur Arbeit zu kommen, war es nicht möglich, mit dieser Jahreskarte auch andere Aktivitäten durchzuführen, die auch für andere Wege außerhalb der Arbeit, zu kaufen. Und das hat auch dazu geführt, dass im Vergleich zu der Anzahl der PenlerInnen die Anzahl der Jahreskarten sehr niedrig war. Und für GelegenheitsfahrerInnen hat es damals überhaupt kein Angebot gegeben. Also wer öfters gefahren ist, aber nicht die Jahreskarte kaufen wollte, die sehr teuer war, der war praktisch gezwungen, immer Einzeltickets zu kaufen, was finanziell sehr unattraktiv war. Wir haben dann 2014 diesen

Prozess begonnen in der Landesregierung, diese Tarifreform voranzutreiben, mit einem ganz klaren Ziel, nämlich: nachhaltige Mobilität in Tirol zu forcieren und eben auch zu erreichen, dass die Alltagsmobilität der Menschen mit dem öffentlichen Verkehr stattfindet und eben nicht nur die berufliche. Unser Ziel war ganz klar, nicht nur Verkehr billiger zu machen, sondern auch die Tarifstruktur so zu ändern, dass Menschen einen Anreiz haben, ihre Alltagswege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Deswegen haben wir einen großen Fokus eben auf die Jahreskarten gesetzt, weil es uns zu wenig war, zu sagen, nur öffentlichen Verkehr billiger zu machen, sondern vor allem Anreize zu setzen, dass die Menschen dauerhaft auf ein Auto verzichten oder das Auto eben nur verwenden, wenn es unbedingt notwendig ist. Gelegenheitsfahrgäste habe ich schon angesprochen. Und natürlich in der Konsequenz, wie ich schon gesagt habe, generell die Attraktivität der „Öffis“ zu steigern und auch die Lebensqualität in Tirol zu steigern. Zu dem Zweck hat es am Anfang des Prozesses ganz klare politische Zielvorgaben gegeben seitens der Landesregierung und seitens der zuständigen Landesrätin und das ist auch extrem wichtig, dass man mit einem klaren Ziel reingeht. Wir waren damals im Wahlkampf mit der Ausgabe, wir wollen um 385 Euro ein Tirol-Ticket erreichen. Im Nachhinein betrachtet ist es nicht ganz gelungen, aber es war unglaublich wichtig, so ein kräftiges Ziel auszugeben, weil sonst wäre das, glaube ich, in der Form nie gelungen, was uns damals gelungen ist. Wichtig im Prozess war auch Zusammenarbeit von allen Stakeholdern, also nicht nur mit dem Verkehrsverbund Tirol, sondern eben auch mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben, weil es ganz wesentlich war, dass hier eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen allen Verkehrsbetrieben ist, sonst hätte das nicht funktioniert, weil zum Beispiel die Innsbrucker Verkehrsbetriebe im Laufe des Prozesses auch Geld verloren haben, das man ihnen wiedererstaten hat müssen, und dass die alle an Bord bleiben, war es einfach unfassbar wichtig, immer mit allen zu reden und auch mit den Kundinnen und Kunden, das ist auch passiert. Die erste Stufe dieser Tarifreform ist schließlich am 1. Juni 2017 in Kraft getreten. Und da ist es uns gelungen, für 490 Euro ein Ticket zu schaffen für ganz Tirol für ein Jahr und inklusive der Stadtverkehre. Das war wirklich ein sehr großer Erfolg und es ist auch extrem gut angekommen bei den Menschen. Das ist jetzt sozusagen das wichtigste Ticket dieser kompletten Tarifreform. Und es ist uns dann noch gelungen, ein weiteres Ticket einzuführen mit 380 Euro, was für eine Region da war, wobei eine Region zwei aneinanderliegende Zonen betrifft, was man da sieht. Also die durchnummerierten Geschichten, das sind einzelne Zonen und zwei von diesen Zonen ergeben eine Region. Das ist vor allem für Menschen, die nur zur Arbeit kommen wollen. Die haben hier noch eine günstigere Möglichkeit des Tickets. Diese Tickets sind bis zu 75 Prozent günstiger gewesen als die Tickets vorher. Was auch gelungen ist, unmittelbar danach war das Studierenden-Ticket neu. Bereits 2014, also im ersten Sofortschritt sozusagen, ist dieser Deckel eingeführt worden fürs Studierenden-Ticket, weil das war ja über 600 Euro teurer und das ist wirklich eine

brutale finanzielle Belastung für die Studierenden gewesen in Tirol. Es ist am Anfang mit 180 Euro gedeckelt worden, in weiterer Folge – September 2017 – ist dann auch für Studierende dieses Tirol-Ticket für den gesamten öffentlichen Verkehr in Tirol, inklusive Kernzone umgesetzt worden, für 180 Euro das Semester. Zu den Ausführungen komme ich dann später. Und heuer schließlich, vor wenigen Monaten ist es dank der zweiten Regierungsperiode „Schwarz-Grün“ – immer noch die gleiche Landesrätin, Ingrid Felipe – gelungen, die Tarife von Stufe zwei einzuführen. Das war das, was ich am Anfang schon gesagt habe. Ein wesentliches Ziel bei dieser Tarifreform war auch, attraktive Angebote für Gelegenheitsfahrerinnen und Gelegenheitsfahrer zu legen und das ist jetzt in der Tarifreform Stufe zwei drin. Es ist uns gelungen, Mehrfahrten-Tickets einzuführen, das heißt, wenn man zehn Zonen kauft, bekommt man drei Zonen kostenlos dazu, was zur Preisreduktion von 23 Prozent circa führt. Für diesen Zweck war es auch notwendig, das Tarifsysteem komplett zu ändern. Das war eine große Herausforderung, weil bis jetzt war es so, also davor war es so, dass der Tarif, dass kurze Strecken relativ teuer waren und das dann immer abgeflacht hat. In so einem System, wo die Zonen unterschiedlich viel kosten, geht es natürlich nicht, so ein Mehrfahret-Ticken einzuführen. Deswegen haben wir jetzt das Tarifsysteem umstellen müssen auf ein lineares Tarifsysteem, also jede Zone kostet gleich viel und deswegen ist es auch möglich, dieses sogenannte „Flexi-Rate“ einzuführen. Es hat dazu geführt, dass kurze und lange Strecken günstiger geworden sind, mittlere Strecken etwas teurer, was in der Kommunikation eine Herausforderung war, aber jetzt nicht so das große Problem war im Endeffekt. Ein paar weitere Tickets haben wir dann noch eingeführt, zum Beispiel ein neues Tagesticket, auch einen „Huckepack-Bonus“, dass Leute mit der Jahreskarte an gewissen Tagen ihre Kinder kostenlos mitnehmen können, was eine ganz coole Sache ist. Und auch neue Tickets für Menschen mit Behinderung und MindestsicherungsbezieherInnen für 254 Euro das Jahr, also denselben Preis, den vorher das Seniorenticket gekostet hat oder immer noch kostet. Was hat es gebracht? Man sieht hier ganz deutlich die Entwicklung der Netz-Tickets, wobei, da sind jetzt noch die SchülerInnen-Tickets und auch die Seniorinnen- und Senioren-Tickets dabei. Man sieht hier ganz deutlich eine Steigerung von knapp über 90.000 auf knapp 120.000 mittlerweile. Noch deutlicher wird es, wenn man sich nur die Tickets des Verkehrsverbundes Tirol anschaut. Also man sieht hier wirklich ganz deutlich, dass diese Tarifreform, diese günstigeren Preise für die Jahreskarten nicht nur dazu geführt haben, dass sich die Menschen Geld sparen und im Endeffekt mehr im Geldbörserl übrighaben, am Ende des Monats, sondern eben auch, dass zusätzliche Menschen auf diese Tickets umgestiegen sind, und zwar im ganz hohen Ausmaß. Wir haben am Anfang der Tarifreform 11.596 von diesen Strecken-Tickets, von diesen Jahrestickets gehabt und nach einem Jahr Tarifreform waren es bereits 32.611 Fahrgäste, die entweder dieses Strecken-Ticket oder das Tirol-Ticket gehabt haben, also das ist in dem Bereich eine Verdreifachung. Und mittlerweile hat jeder fünfte Tiroler, jede fünfte Tirolerin ein

solches Jahresticket, was wirklich eine sehr gute Zahl ist. Der Verkehrsverbund Tirol hat mittlerweile über 125.000 Stammgäste und haben damit jetzt schon, Anfang 2019, ihr Ziel fast erreicht gehabt, was man sich für 2020 gesetzt hat. Der Verkehrsverbund Tirol gewinnt seit dieser Tarifreform jedes Monat einen Prozent an NeukundInnen für dieses Ticket dazu und diese Entwicklung geht immer noch weiter. Also man sieht da, die Effekte stellen sich relativ schnell ein, wie man das sieht, also das war die Einführung von dem Ticket, aber die Effekte halten weiter an, also das dauert einfach eine gewisse Zeit bis Menschen das Ticket kennenlernen, bis Menschen die Vorzüge vom öffentlichen Verkehr, die gesteigerte Lebensqualität dadurch kennenlernen und deswegen hält diese Entwicklung auch unaufhaltsam an und wird vermutlich auch noch so weiter gehen, obwohl die Tarifreform in diesem Sinne mittlerweile abgeschlossen ist. Beim Studierenden-Ticket ist die Entwicklung noch krasser, das war die Zahl vor der Deckelung, da haben 2.200 Menschen dieses Ticket gehabt und mittlerweile sind es über 8.000, also das ist fast eine Vervielfachung. Ganz spannend ist auch diese Zahl, das sind die Menschen, die Anzahl der Studierenden, die vorher nur ein Ticket für Innsbruck hatten und mittlerweile ein Ticket für ganz Tirol haben, was einfach ganz deutlich zeigt, dass wenn es so ein günstiges Angebot gibt, dann nutzen die Menschen das auch für Strecken, die sie vorher mit dem Auto bewältigt haben, das merke ich bei mir selber auch. Seit ich das Ticket habe, fahre ich viel öfter mit den Öffis, was ich vorher mit dem Auto gefahren wäre und das ist auch anhand der Zahlen ganz deutlich zu erkennen. Kurz noch zu den ökonomischen Effekten. Der Landesrat hat vorher ganz richtig gesagt, es ist eine Frage des Budgets, das stimmt, das stimmt natürlich. Also Tirol hat am Anfang der Tarifreform 80 Millionen Euro ungefähr – also rein aus dem Landesbudget – für den öffentlichen Verkehr ausgegeben, mittlerweile sind wir bei über 100 Millionen nur aus dem Landesbudget, wobei die Tarifreform selbst nur ein kleiner Teil davon ist, die hat ungefähr 1,6 Millionen Euro pro Jahr netto gekostet. Netto deshalb, weil sie sich teilweise selber finanziert hat, indem man die Einzeltickets etwas teurer gemacht hat, um einen Anreiz zu schaffen, auf das Jahresticket zu gehen, auch weil man es teilweise über Verkehrsstrafen, weil man es über höhere Verkehrskontrollen und zweckgebundene Strafen finanziert hat, aber die reinen Nettokosten waren von 2015 bis 2021 1,6 Millionen im Jahr, also 10 Millionen Euro, was echt nicht viel ist. Und wenn man sich das anschaut, dann wird es noch relevanter. Wir haben uns nach der Tarifreform, nach einem Jahr ungefähr gemeinsam mit einem Institut angeschaut, wie denn die gesamte volkswirtschaftliche Wertschöpfung der gesamten Tarifreform ist und da spielen dann so Sachen eine Rolle, wie: Die Menschen haben mehr Geld am Monatsende übrig, um das wieder zu investieren. Es werden mehr Fahrkarten gekauft, das darf man nicht außer Acht lassen, es werden mehr Busverbindungen und Zugverbindungen bestellt, was also einen volkswirtschaftlichen Effekt hat und im Endeffekt sieht man, dass die jährliche Wertschöpfung dadurch 5,9 Millionen Euro jährlich in ganz Österreich ist und davon 2,7 Millionen Euro in Tirol,

was äquivalent ungefähr 16 Arbeitsplätze sind. Das ist noch einmal das aktuelle Budget vom öffentlichen Verkehr rein aus dem Land. Also, man sieht ganz deutlich, das hat sich nicht nur anhand der Fahrgastzahlen rentiert – also es fahren mehr Menschen mit den Öffis, seit sie so günstig sind die Jahreskarten –, sondern es hat sich im Endeffekt auch budgetär und volkswirtschaftlich rentiert, wenn man diese Art der Begründung auch braucht. Das war aber nicht alles und ich glaube, ich bin jetzt schon ein bisschen am Ende der Zeit, deswegen mache ich das jetzt relativ kurz. Parallel zu dieser Tarifreform, die wirklich der wesentlichste Teil der Attraktivierung war, ist noch einiges anderes passiert. Mit der neuen Tarifreform hat es einen neuen Ticketshop gegeben, das ist wirklich ein Vorzeigemodell, der ist gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Tirol und den ÖBB und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben entwickelt worden und der soll jetzt nach und nach auf ganz Österreich ausgerollt werden. Das ist im Prinzip das Pilotprojekt für das Österreich-Ticket, für ein einheitliches Österreich-Vertriebs-System von Tickets. Da kann man alle Rabattkarten von der ÖBB, des Tirol-Tickets, alles reintun und man kriegt garantiert immer den günstigsten Preis. Also wenn ich jetzt zum Beispiel von da heute nach Kärnten gefahren bin und ich habe ein Tirol-Ticket, dann bucht es mir nur mehr ab Kufstein das Ticket und es ist wirklich super und es wird auch weiter ausgebaut. Es gibt ein neues Finanzierungskonzept für Gemeinden. Ich glaube, das ist auch für Kärnten vielleicht ganz interessant. Wir haben es in Tirol bis jetzt so gehabt, dass wenn Gemeinden zusätzliche Linien haben wollten, zusätzliche Verbindungen, haben sie zwei Drittel selber zahlen müssen, ein Drittel hat das Land Tirol gezahlt. Nach dem neuen Finanzierungskonzept ist das sozial gestaffelt, also reiche Gemeinden zahlen nach wie vor zwei Drittel selber, andere Gemeinden zum Beispiel nur mehr 33 Prozent. Also es ist gestaffelt je nach der Finanzkraft der Gemeinde und es führt auch dazu, dass die Hemmschwelle in den Gemeinden nicht mehr so hoch ist, die Takte zu intensivieren. Genau, was haben wir noch? Ein Nachteil der Tarifreform: Die Park and Ride-Anlagen in Tirol platzen aus allen Nähten, das ist wirklich beobachtbar, dass man hier einfach mit dem Bauen nicht nachkommt, deswegen werden auch neue gebaut. Es ist zum Beispiel eine brandneue Anlage in Matri im Wipptal und was man auch braucht natürlich, ist neues Wagenmaterial, neue Verbindungen. Wenn die Nachfrage einfach steigt, ist es auch sinnvoll und passiert auch, dass man einfach Takte intensiviert und neue Züge kauft. Ich habe gesehen, ihr habt die eh schon bekommen, die nächstes Jahr, diese neuen City-Jets. Taktverdichtung habe ich angesprochen. Was auch passiert ist, ist eine Nachtschiene, wir haben mittlerweile von Kufstein bis Landeck, also einmal quer durch Tirol im Inntal ein durchgängiges Nachtzug-Netz, was es vorher überhaupt nicht gegeben hat. In dem ersten Schritt ist es nur im Unterland, also Innsbruck bis Kufstein, ausgerollt worden, mittlerweile eben auch im Oberland und es wird extrem gut angenommen, die Fahrgastzahlen steigen im Vergleich zu den Nacht-Bussen, die es vorher gegeben hat um zehn Prozent an. Also das führt auch dazu, dass die Menschen in der Nacht mehr mit den Öffis fahren. Und wir

bauen in den nächsten Jahren noch mehrere S-Bahn-Haltestellen im Zentralraum direkt, also in Innsbruck gibt es neue Öffi-Haltestellen, was dazu führt, dass einfach Menschen weniger oft umsteigen müssen. Das machen wir gemeinsam mit den ÖBB. Bis jetzt gibt es zwei Bahnhöfe in Innsbruck, in der Zukunft soll es mindestens vier geben, was wirklich den öffentlichen Verkehr noch attraktiver macht. Und langfristig wird im Oberland der Bahnverkehr auf Zweigleisigkeit ausgebaut, und wir sind gerade dabei, das Außerfern, das ist dieser Bezirk, der aktuell überhaupt nicht angebunden ist, weil da einfach ein Pass dazwischen ist, da ist jetzt eine Studie eingeholt worden, einen Eisenbahn-Tunnel zu bauen und der wird jetzt gemeinsam mit den ÖBB hoffentlich mittel- und langfristig vorangetrieben und kann dann irgendwann die Fahrzeit in diesen wirklich sehr benachteiligten Bezirk halbieren. Fazit: Es stimmt natürlich, dass es eine Frage des Budgets ist, aber mein Fazit ist ein bisschen provokant formuliert: Vielleicht ist es vor allem eine Frage des politischen Willens, wenn man sich klare politische Ziele setzt und die beharrlich verfolgt, gemeinsam mit den ganzen Stakeholdern, gemeinsam mit allen Verkehrsverbänden, dann ist so eine Tarifreform nicht gleich machbar, weil es war ein Prozess von fünf Jahren und von sehr viel politischem Widerstand, den wir auch brechen haben müssen und politischen Herausforderungen, die man bewältigen hat müssen, aber sowas ist machbar mit dem nötigen politischen Willen. Da sieht man übrigens die handelnden Personen, das ist die Landesrätin Felipe und die Zuständigen aus den Abteilungen und vom Verkehrsverbund Tirol, die das gemeinsam geschafft haben, und ja, wenn es dazu noch Fragen gibt, dann glaube ich, gibt es danach noch eine Diskussion. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Mingler, dass Sie uns mit nach Tirol genommen haben! Wir haben jetzt schon recht viel gehört über technische Möglichkeiten und Herausforderungen auch für die Infrastruktur, für das Landesbudget. Der nächste Referent bringt wohl auch verstärkt gesellschaftspolitische Aspekte in diese Diskussion ein. Gerald Dobernig von der Verantwortung Erde ist selbständiger IT-Berater und er hat kein Auto. Wie kommen Sie von A nach B?

**Dobernig, MSc, BSc:** Ja, also wo ich jetzt noch neun Jahre in Wien gewohnt habe, ist das leichter gewesen. In Kärnten muss man sagen hauptsächlich jetzt mit dem Fahrrad, das habe ich in Kärnten wiederentdeckt, muss ich positiv hervorheben, aber der Herr Landesrat hat früher schon angesprochen, man sieht, dass in den letzten Jahrzehnten sehr sparsam dieses Thema angegangen worden ist und leider spürt man es auch als Pendler, was wir auch mitgekriegt haben im privaten Bereich, dass wenn man nicht direkt in Villach am Hauptbahnhof wohnt und nach Klagenfurt muss, dann wird es schwierig in Kärnten.

**Rumpf-Pukelsheim:** Sie haben uns ja Ihre Ansichten und Forderungen, Vorschläge mitgebracht. Bitteschön!

**Dobernig:** Dankeschön! Also, wir werden heute über den freien öffentlichen Verkehr sprechen, damit wir es gleich klar sagen, es geht auch darum, dass die Personen, die den öffentlichen Verkehr benutzen, keine Tickets mehr lösen und kein Entgelt dafür zahlen. Warum wir das fordern? Ich möchte da vor allem heute zeigen, dass es nicht eine populistische Forderung ist, sondern, dass das auch auf finanzieller Basis Sinn macht und darüber hinaus sind wir schon mittendrin. Es gibt eine gewisse Dringlichkeit, das muss nicht ich Ihnen sagen, da können Sie die Zeitung aufschlagen, da können Sie jede X-beliebige Studie zum Klimawandel und die Themen heranziehen. Wir haben keine Zeitfenster, dass wir darüber reden könnten, was wir in fünf Jahren vielleicht machen, was dann vielleicht Sinn macht, sondern in fünf Jahren müssen die Maßnahmen von heute schon sitzen und greifen. Das heißt, wir haben einen gewissen Zeitdruck, wir haben aber auch Mobilität heutzutage als Grundbedürfnis, also wo unser Verkehrsdenken – da bin ich auch sehr froh, dass der Herr Landesrat das früher gesagt hat –, dass wir Mobilität neu denken müssen. Unser Denken kommt zum größten Teil aus meiner Sicht aus den 60er- und 70er-Jahren, wo es viele Dörfer gegeben hat, in denen die alltäglichen Wege bewältigbar waren, wo man kurze Fußwege gehabt hat, wo man vielleicht auch Radwege gehabt hat. Heute ist es teilweise so, dass man schon vom Kindergartenkind bis leider auch zum Senioren, der die Ärzte und auch nicht mehr die Infrastruktur vor Ort findet, auf Mobilität angewiesen ist. Also die Mobilität ist ein Grundbedürfnis von jedem Menschen in Kärnten und darüber hinaus, was man auch sagen muss, was wir auf der nächsten Folie sehen bzw. werden –, wir wissen es alle – wir sind auch ein überaltertes Bundesland, also gerade dieses Thema, wie ältere Menschen zu Mobilität und vor allem zu leistbarer Mobilität kommen, ist ein Thema, das uns in Kärnten betreffen wird. Auch wenn ich gerne über die Mobilität für Junge reden würde, aber wir müssen das im Fokus haben auf jeden Fall. Was sich auch zeigen wird, und was wir heute auch schon gehört haben mehrmals, Kärnten ist Schlusslicht, Kärnten nutzt die meisten PKW, Kärnten hat es leider nicht geschafft, diese Alternativen anzubieten, die die Menschen brauchen würden, um umzusteigen. Also, wie gesagt, wir haben das ja selbst im letzten halben Jahr exzessiv ausprobiert im Privaten und warum es um den freien öffentlichen Verkehr geht, es geht einfach darum, dass wir Anreize schaffen, die auch bei der vorhandenen, nicht optimalen Infrastruktur die Menschen dazu bringt, einfach einmal einzusteigen. Wir haben es in Villach, wir sehen das in vielen Tälern, da fahren teilweise Geisterbusse durch die Gegend mit einer oder zwei Personen drin, das ist sogar klimaschädlich aus meiner Sicht zum größten Teil und der wichtigste und stärkste Anreiz ist, wenn man einfach einmal einsteigt und es ausprobieren kann. Kurz zu den Zahlen, ich werde da jetzt sehr schnell darüber gehen, weil die Zeit das

heute limitiert. Was man sieht – ich habe Kärnten, Salzburg und Tirol hergenommen, weil sie strukturell vergleichbar sind –, wir sehen eine leichte Überalterung. Was wir aber schon sehen auf der von Ihnen aus gesehen rechten Seite ist, dass wir, wenn wir die PKW und die Motorräder anschauen in Kärnten – Entschuldigung, das muss ich noch kurz sagen, ich habe die Altersgruppe von 16 bis 64 Jahren herausgenommen, weil die hauptsächlich mit PKW und individueller Mobilität konfrontiert sind – und da sehen wir schon, dass wir in Kärnten auf 1,17 PKW und Motorräder kommen pro 16- bis 64-Jährigen. Also ideal ist der Wert nicht, sagen wir es einmal so. Tirol ist da unter eins gelandet und wenn wir uns das genauer anschauen – das ist jetzt PKW zur gesamten Einwohnerzahl –, sind wir von Tirol da zehn Prozentpunkte entfernt und wir werden später noch dazu kommen, was das an Kosten alleine für die Personen, die PKW benutzen und haben, bedeutet. Salzburg ist in der Mitte drin, also macht das auch schon wesentlich besser als wir. Wenn wir uns das mit den 16- bis 64-Jährigen anschauen, ist das natürlich noch dramatischer, das Bild. Eine Person, ein Fahrzeug. Bitte nicht ein Haushalt, sondern eine Person hat einen PKW in Kärnten und in Tirol ist der Abstand da schon ziemlich groß, was man sieht. In Österreich stehen wir allgemein schlechter, wir haben da eine Kultur zum Straßen- und zum Auto-Bauen, und ja, ich meine, historisch macht das Sinn, aber ich glaube, wir sind an einem Punkt angelangt, wo wir uns die Veränderung anschauen sollten, wie es anders gehen könnte und der freie öffentliche Verkehr allgemein, das ist die globale Zukunft. Man sieht aktuell, dass immer mehr Länder und Städte, die große Probleme haben, jetzt schon darauf umschalten und es geht vor allem um die Frage: Wie können wir den Menschen Anreize schaffen, damit es für sie attraktiv ist, eine sozial und ökologisch positive Form der Mobilität zu wählen. Die Anreize fehlen – das ist jetzt nicht nur das Bundesland Kärnten, sondern allgemein in Österreich und in Europa – an vielen Stellen. Aber es geht darum, auch Vorteile fürs Gesundheitssystem durch die geänderte Mobilität zu schöpfen, dass aus ökologischer Sicht die Bodenversiegelung und der Klimawandel, oder was wir auch schon kurz gesagt haben, die Ölgewinnung, weil das Öl wächst halt auch nicht bei uns im Boden, sondern wir holen das mit der Schifffahrt – das ist einer der größten Emittenten von CO<sub>2</sub> auf der ganzen Welt ist – zu uns her auf den Kontinent. Gleichzeitig ist der freie öffentliche Verkehr eine soziale Maßnahme, dazu kommen wir später noch. Vorteile für Briefftasche, für Land, Gemeinde, Bürger, dazu komme ich auch noch und die Mobilität im Alter – ja, dass das ein großes Thema ist und dass wir da sogar bei den Senioren-Jahreskarten, glaube ich, Tirol noch hinterher stehen, das ist natürlich auch traurig. Was wir wissen, der Trend, es ist gestiegen, wir sind von 1990 bis 2018 50 Prozent mehr Personenkilometer gefahren und wir müssen bis 2030, um die Klimaziele zu erreichen, da 35 Prozent mindestens reduzieren. Allerdings nicht vom 1990-Wert, sondern vom heutigen und das wird nicht dadurch funktionieren, dass wir weiterhin in Fahrzeugen, die bis zu zweieinhalb Tonnen wiegen, 70 Kilo Personen durch die Gegend chauffieren. Also diese Effizienz, die gilt es zu heben, als allererstes, da haben wir

das allergrößte Potential. Aus ökologischer Perspektive – ich möchte da einfach relativ schnell drübergehen –, wir wissen, was alles zerstört wird, was Zersiedelung heißt, was die Lärmbelastung heißt. Aus sozialer Perspektive, wo ich da den VCÖ gerne bemühe, finde ich es sehr spannend zu sehen – wir haben in der Stadt Villach die Diskussion öfter, dass es ein Anliegen – also wir fragen uns, warum es im Jahr 2019 noch eine Aufgabe der Stadt ist, billigen Sprit zu verkaufen mit einer eigenen Tankstelle. Die Antwort ist dann oft, dass auch die Menschen mit einem kleineren Geldbörserl Mobilität in Anspruch nehmen sollten. Wie wir aber sehen, im unteren Einkommensquintil in Österreich haben 44 Prozent dieser Haushalte nicht einmal ein Fahrzeug, also diese Förderung ist höchstens eine Förderungsmaßnahme für größere Brieftaschen. Was aber noch viel schlimmer ist, diese Haushalte sind auch viel stärker von den Belastungen betroffen, weil sie wohnen natürlich in Einfahrtsstraßen, in Durchzugsstraßen, also da, wo es unattraktiv zu wohnen ist. Es ist also doppelt sozial unverträglich, wie wir mit der Mobilität umgehen. So, jetzt kommt eine einfache Milchmädchenrechnung, man möchte sie gerne zerreißen, zerpfücken, aber ich wollte einmal kurz darüber reden. Was kostet der PKW-Verkehr für den Kärntner? Und wir haben einfach einmal die PKW in Kärnten genommen, eine durchschnittliche Kilometerlaufleistung an Benzinpreis, Neuwagenpreis mit der Nutzungsdauer – gerne später noch zur Diskussion. Auf jeden Fall sind wir da einmal – auf unterste Grenze –, 4.200 Euro circa gekommen, das sind Gesamtkosten von eineinhalb Milliarden in Kärnten im Jahr und wenn man nur einen Prozent der Kosten nimmt, dann sind wir bei 15 Millionen. 15 Prozent als Richtwert steht da, 15 Prozent ist der Unterschied, den wir zu Tirol haben, wie viele Personen bei uns ein Auto besitzen. Also wenn wir jetzt auf den Wert von Tirol pro Kopf kommen würden, dann würden wir uns im Jahr, der Kärntner und die Kärntnerin, 226 Millionen sparen. Und da ist für mich nicht die Frage: „Wer soll den öffentlichen Verkehr finanzieren?“, sondern die Frage ist: „Wer zahlt denn heute schon das Versäumnis, dass wir das nicht umgesetzt haben und wer muss denn heute schon dafür aufkommen?“ Wenn man sich die Größenordnungen anschaut, ich glaube, das würde Sinn machen, das neu zu bedenken. Dazu noch ein Rechnungsbericht aus dem Jahr 2015: Dass in Kärnten von den 125 Millionen, die insgesamt für den öffentlichen Verkehr ausgegeben worden sind –, da ist dabei: Schülerfreifahrten, der Bund, Tickets, Land und Gemeinden, also wirklich alles rundherum –, dass davon nur 14,55 Millionen, also 11,6 Prozent überhaupt heute schon durch Fahrkarten, also im Jahr 2015, umgesetzt worden sind, also der Teil, den wir vielleicht jetzt noch dazuzahlen müsste, wäre ja so schon gering. Jetzt kann man über Effekte reden, dann hat man eine größere Nachfrage, man kann auch über Effekte reden, dass man keine Ticket-Automaten mehr braucht in vielen Verkehrsmitteln und dass man den ganzen Aufwand dahinter mit der Infrastruktur, der Abrechnungen und so weiter, sich sparen könnte. Zusätzlich, der Wahrheit verpflichtet, Schüler- und Lehrlingsfreifahrten waren noch 850.000, die waren nicht zuvor aus der Grafik herauszulesen, aber das heißt, wenn man sich

den Hebel anschaut, finanzierbar wäre es, aus meiner Sicht. Was wir da noch nicht drin haben, das sind Kosten für die Fahrzeuginstandhaltung, Kosten für den Straßenbau, weil natürlich mit dem gestiegenen Mobilitäts-PKW-Ausmaß sind auch die Straßen immer schneller kaputt geworden und die Budgets explodieren, das wird jeder, der in der Gemeindepolitik unterwegs ist, bestätigen können. Die Kosten für Parkplätze und andere Sekundärflächen, primäre und sekundäre Kosten für Verkehrsunfälle, weil das wird in der Verkehrsforschung auch damit begründet, dass ein Verkehrstoter nicht mehr arbeiten kann, auch diese Kosten sind einzurechnen, Opportunitätskosten für den Raumbedarf – Autos nehmen unglaublich viel Platz weg –, langfristige Kosten durch Zerstörung der Lebensgrundlage, die Gesundheitskosten, die wir haben und auch die Kosten aus Hochwasser- und Umweltschäden. Also gerade letztes Jahr im Herbst hat man, glaube ich, gesehen, was die Bodenversiegelung bei uns macht. Das hat auf der einen Seite mit den Retentionsflächen zu tun, aber auf der anderen Seite auch, dass dieses Mikroklima für diese extremen Niederschlagsmengen dadurch begünstigt wird, dass sich durch die Bodenversiegelung extrem das Wetter aufheizen kann in erster Linie. Und dann kurz die letzte Folie. Also die Wege zum öffentlichen Verkehr können vielfältig sein. Aus meiner Sicht am sinnvollsten – dann brauchen wir nämlich nicht darüber zu verhandeln monatelang und da Energie reinzustecken „Wie staffelt man es?“ und man kann sich die Abrechnungsmodalitäten und Ähnliches sparen – wäre natürlich, dass es komplett von der öffentlichen Hand getragen wird – aus meiner Sicht, man kann sich auch eine schrittweise Einführung vorstellen, wo man sagt, Studenten und Senioren fahren in erster Linie einmal frei oder auch Menschen, die beim AMS gemeldet sind. Man kann auch mit Firmen reden, so wie die Infineon in Villach, die ein Job-Ticket zur Verfügung stellt, ob da eine Kooperation mit Betrieben möglich wäre. Aber im Endeffekt, ich glaube, was wichtig ist, das ist, wenn wir den Verkehr neu denken, dass wir uns echt einmal anschauen, dass wir da ein Grundbedürfnis haben inzwischen in unserer Gesellschaft, weil die Menschen fahren nicht zum Spaß die zig Kilometer – manche beim GTI-Treffen vielleicht – aber ansonsten prinzipiell ist es nicht der Standard, dass man zum Spaß diese Wege die ganze Zeit pendelt und da das KFZ benutzt, sondern wir haben es versäumt, die Alternativen zu schaffen. Ist egal, Schwamm drüber, nur denken wir jetzt: Wie schaffen wir es in dieser kurzen Zeit, die wir noch haben, um wirklich Maßnahmen zu treffen? Wie schaffen wir es da, möglichst viel herauszuholen, möglichst vielen Menschen das schmackhaft zu machen? Und vor allem, wir haben jetzt schon viel da, wie wir diese Geisterbusse vermeiden könnten und diese besser nutzen. Ich möchte ehrlich sein, ein Argument gegen den freien öffentlichen Verkehr ist oft eine Übernutzung, dass das eine Gefahr ist. Ich glaube, das haben wir aktuell in Kärnten nicht, diese Gefahr. Selbst wenn es so wäre, es gibt für jedes Problem zum freien öffentlichen Verkehr eine Maßnahme, dass man, wenn es Stoßzeiten gibt, zum Beispiel für die Railjets in Kärnten, eine Gebühr noch einhebt

und alles. Also die Diskussion und die Ideen sind für alles offen, nur wir müssen da jetzt anfangen, wirklich tätig zu werden. Danke!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Dobernic! An dieser Stelle auch danke an den Herrn Haderlapp vom Landtagsamt, der da die technische Gesamtleitung überhat und uns hilft, dass das so reibungslos und flott vor sich geht. Ja, mit der Mobilität, das ist so eine Sache. Das Auto ist in Österreich, oder auch in Kärnten, im Land der Autofahrer ja nicht nur ein Mittel, von A nach B zu kommen, sondern sehr oft auch ein Statussymbol. Das zeigt ja auch die Zahl der nach wie vor steigenden SUV-Zulassungen. Steht da also die Individualität in unserer Konsumgesellschaft möglicherweise gegen die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung? Ich bin sehr gespannt, wie das unser nächster Referent, der Martin Diendorfer von den Unabhängigen Linken, sieht. Sie haben sich ja bereits in Wien als Gemeinderat mit dem Thema befasst, bevor Sie nach Kärnten übersiedelt sind. Bitteschön!

**Diendorfer:** Ja, Grüß Gott, meine Damen und Herren! Als wir von der Liste KPÖ und Unabhängige Linke hier eingeladen worden sind, etwas zum Verkehr, zur Infrastruktur zu sagen, haben wir uns zuerst überlegt, eine Expertin vom VCÖ oder von einer technischen Universität hierher zu bringen. Aber eigentlich liegen alle diese Fakten, die hier auch schon teilweise präsentiert wurden, vor. Wir wissen das alles, wir wissen das seit Jahren, es ist im Internet alles ganz leicht nachzuvollziehen. Und deswegen haben wir uns dann entschlossen, unsere Stimme hier der Bewegung „Fridays for Future“ zur Verfügung zu stellen und unsere Präsentation unter dem Titel „Mobility for Future“ zu präsentieren. Manchmal wird es auch ein bisschen persönlicher oder emotionaler werden von mir und dafür bitte ich jetzt schon um Verständnis. Fangen wir einmal mit den grundsätzlichen Dingen an. Wir leben auf einem Planeten, der Grenzen hat und weil Wissenschaftler gerne Dinge in Kategorien einteilen, haben sie neun Kategorien erschaffen, wo man sieht, wie es mit der Belastung aussieht und sie haben festgestellt, dass wir zumindest in vier dieser Kategorien schon weit über den möglichen Grenzen liegen. Das eine sind biochemische Kreisläufe, das andere ist die Artenvielfalt, das dritte ist der Landverbrauch und natürlich bei den Treibhausgasen. Und zwei dieser Dinge, nämlich der Landverbrauch und die Treibhausgase sind ganz wesentlich mit der Mobilität, mit dem Verkehr verbunden. Wie sehr, das zeigt die nächste Berechnung, das ist der sogenannte „Overshoot Day“, der Erschöpfungstag, der nicht nur für die ganze Welt berechnet wird, sondern der auch für jedes einzelne Land berechnet wird und den haben wir in Österreich im Vorjahr und wahrscheinlich auch heuer in etwa am 15. April erreicht. Am 1. August ist der weltweite Erschöpfungstag und das, was ich hier eingezeichnet habe, diese orange Linie, dieser Teil, das ist der, wo wir auf Kosten des globalen Südens leben. Man kann diesen Bereich auch als Fluchtursachen sehen. Weil das ist das, was wir den Leuten

wegnehmen, weswegen die dort nicht mehr leben können und zu uns kommen. Auch diese Komponente sollten wir bedenken. Ab 1. April leben wir dann überhaupt auf Kosten unserer Kinder, auf den Grundlagen, auf den Ressourcen, die die Erde angespart hat und die wir jetzt ausgeben. Und jetzt werden aber immer wieder wirtschaftliche Komponenten eingeführt. Ja, wir können nichts machen, das ist halt so und die Wirtschaft und hin und her und deswegen ersuche ich Sie jetzt alle, oder möchte ich mit Ihnen das jetzt auf eine wirtschaftliche und persönliche Basis umlegen: Stellen Sie sich vor, Ihr jährliches Einkommen haben Sie am 15. April jedes Jahres ausgegeben, nachher haben Sie nichts mehr. Bis zum 1. August gelingt es Ihnen, indem Sie Ihren Nachbarn übervorteilen, mehr oder weniger legal, noch sich durchzuschlagen und am 2. August gehen Sie auf die Bank und sagen: „Ich nehme jetzt einen Kredit auf den Namen meiner Kinder auf.“ Wie lange, glauben Sie, dass das gutgeht? Und wie schnell, glauben Sie, stehen Sie vor einem Richter? Wenn Sie so selbstständig leben würden, das geht nicht. Wir müssen etwas ändern. Jetzt schauen wir uns noch an: Wer ist es denn konkret, der zuständig ist für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und da hat Oxfam eine Studie dazu entwickelt und es schaut so aus, dass die reichsten zehn Prozent der Weltbevölkerung für 49 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen zuständig sind, während die unteren 50 Prozent mit lediglich zehn Prozent auskommen. Wenn wir das aufrechnen, den Lebensstandard der reichsten zehn Prozent, reicht unsere Erde nicht einmal für 1,5 Milliarden Menschen. Wir sind jetzt bei irgendwas 7,7. Die schlechte Nachricht – es gibt noch eine schlechtere Nachricht dafür –, nämlich: Zwei Drittel der Bevölkerung in Europa, teilweise in Nordamerika, gehören zu diesen zehn Prozent. Nicht erst „Fridays for Future“, sondern andere, längere oder kürzere Bewegungen haben das auch schon erkannt, was die nächste Folie zeigen wird und ich möchte, dass wir uns jetzt alle eigentlich eine Minute, vielleicht auch ein bisschen weniger Zeit dafür nehmen, uns einen Slogan der „Fridays for Future“ zu verinnerlichen: Es gibt keine Zukunft auf einem toten Planeten. Aber kommen wir wieder zurück zum Verkehr, oder fange ich jetzt an mit Verkehr und Mobilität. Das ist ein Bild, das aus Kalifornien des Vorjahres stammt, wo direkt neben den Freeways die Wälder gebrannt haben, dort fahren wir hin. Laut Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus ist der Verkehr, die Mobilität für 35 Prozent des Energieverbrauches verantwortlich. Für Kärnten, beziehungsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionen schaut das noch schlechter aus, da kommen wir auf Werte von ungefähr 40 Prozent. Circa 25 Prozent davon entfallen wieder auf den motorisierten Individualverkehr und deshalb gehen wir jetzt gleich weiter zum Auto. Zu 95 Prozent der Zeit ist das Auto kein Fahrzeug, sondern ein Stehzeug. Der Gerry hat es schon angesprochen, es benötigt dabei direkt 13,5 Quadratmeter an Stellfläche, indirekt ist das mindestens das doppelte, weil wir brauchen ja auch einen Parkplatz bei unserem Arbeitsplatz, vorm Einkaufszentrum, beim Wirten oder wenn wir dann ins Fitnesscenter fahren. Zu fünf Prozent der Zeit werden dann mit durchschnittlich 1,5 Tonnen teilweise wertvolle Ressourcen, 88 Kilogramm Mensch

transportiert. Und daran ändert auch ein Wasserstoffauto nichts. Es ist schon sehr erstaunlich, dass eine derart ineffiziente Maschine sich derart durchgesetzt hat, unser Leben bestimmt und uns sogar emotional, zumindest viele Menschen, bisher begeistert hat. Interessant sind auch Berechnungen, wie viel Lebenszeit wir eigentlich dafür ausgeben für die Erhaltung dieser Maschine „Auto“. Es könnte dieses alles aber möglicherweise daran liegen, dass von den zwölf größten Konzernen weltweit, neun mit Erdöl und mit Automobil ihre Profite machen. 80 Prozent aller Verkehrsflächen benötigt das Auto, obwohl selbst bei uns in Kärnten nur 55 Prozent der Wege damit zurückgelegt werden. In Kärnten sind das 202 Quadratkilometer. Wenn wir uns jetzt unser schönes Kärnten vorstellen, so von Osten nach Westen, ist das ein durchasphaltierter Streifen in einer Breite von über einem Kilometer. 1.141 Meter Asphalt quer durch Kärnten. Wie geht es weiter? Was ist zu tun? Das sind die vier Punkte, auf die ich jetzt noch komme. Erstens: alles unterlassen, was zusätzlichen Verkehr verursacht. Jede Entscheidung im Landtag, jede Entscheidung in den Gemeinden darauf prüfen: Was heißt das für den Verkehr? Öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen – wir haben es schon reichlich und ausführlich gehört –, sanfte Mobilitätsformen fördern und sich smarte Alternativen überlegen, was man sonst noch machen kann. Bereits 1972 erkannte der damalige Oberbürgermeister von München, ein gewisser Hans Jochen Vogel, der später Minister und SPD-Vorsitzender war: „Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten.“ Fast 50 Jahre lang hat sich das überall bestätigt, aber wir haben nichts daraus gelernt. Anstatt mit zwölf Millionen Euro E-Bikes zu fördern, wird für Klagenfurt eine Osttangente geplant. Anstatt lokale Wirtschaftskreisläufe zu stärken, wird in einem wunderschönen Naturgebiet in Fürnitz ein Logistikzentrum gebaut, damit die billigen Waren aus Asien noch schneller zu uns kommen. Anstatt Konzepte für einen sanften Tourismus umzusetzen, werden GTI-Treffen abgehalten und während die Ortskerne sterben, wuchern die Einkaufszentren an Stadträndern. Hören wir auf, tote Pferde zu reiten. Machen wir den öffentlichen Verkehr zu einem starken Rückgrat der Mobilität in Kärnten, indem wir das Angebot zumindest verdoppeln, die Preise zumindest halbieren. Wir haben schon die Vorschläge gehört, eine 499-Euro-Jahreskarte für ganz Kärnten, 365 Euro vielleicht nur für den Zentralraum und 200 Euro für die Landeshauptstadt Klagenfurt sind genug und sollten dann auch für jeden leistbar sein. Und binden wir die Fahrgäste in diese Öffi-Offensive ein, denn sie sind die wahren Experten für ihre Mobilität, sie wissen, wo der Schuh drückt und was sie brauchen. Ich bin deswegen ganz froh, dass auch der Obmann vom Verein „fahrgast“ heute die Gelegenheit hat, hier zu sprechen. Es wäre schön gewesen, wenn auch noch jemand von der Radlobby da gewesen wäre. Ist so, wie es ist. Aber nicht auf Podium. Sanfte Mobilitätsformen können wir fördern. Befreien wir die Innenstädte vom Autoverkehr und schaffen Räume für Fußgänger, für Radfahrer und Radfahrerinnen und Räume, die auch zum Verweilen einladen. Konsumzwangfrei zum Kommunizieren miteinander, zum Spielen für Kinder. Ich bin ja in Wien aufgewachsen und ich

habe es in meiner Jugend eigentlich auch nicht mehr erlebt, aber einige der hier Anwesenden, der Herr Landtagspräsident – Wo ist er? –, ein paar Jahre älter als ich, kann sich vielleicht noch erinnern, dass auf der Straße Kinder Ball gespielt haben in unserer Kindheit. Ausbau der Radinfrastruktur, ich habe es gerade erwähnt, auch hier Einbeziehung der Experten, zum Beispiel der Radlobby, die wissen, was zu tun ist, wo der Schuh drückt: Förderung von E-Bikes. Vor zehn Jahren hat die Republik Österreich fünf Milliarden Euro an Verschrottungsprämien ausgegeben, um die Automobilindustrie zu retten. Jetzt ist es an der Zeit, die Autos durch E-Bikes zu ersetzen. Zum Beispiel, indem jede oder jeder bei seinem 16. Geburtstag vom Land ein E-Bike geschenkt bekommt und so erst einmal gar nicht in das „Benzin-Leben“ einsteigt. Die Kosten dafür beliefen sich gegenüber den gerade erwähnten fünf Milliarden auf maximal überschaubare 8,5 Millionen pro Jahr. Wir haben zuerst gehört, was der öffentliche Verkehr kostet. Das ist ein Klacks, 8,5 Millionen. Und am besten man fährt mit diesen E-Bikes dann im Bedarfsfall gleich zum nächstgelegenen Lastenfahrrad-Verleih oder – manchmal muss es halt wirklich das Auto sein – zum nächsten Carsharing-Punkt. Auch der gewerbliche Liefer- und Zustellverkehr lässt sich auf der sogenannten letzten Meile emissionsfrei organisieren, Konzepte dazu gibt es genug. Eine landesweite Mitfahr-Börse ist der Aufwand für ein paar Programmierer, so etwas zu schaffen, keine Sache. Die Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln wären weitere Möglichkeiten für so eine smarte, zukünftige Mobilität. Wer soll das bezahlen? Am Ende ist jeder Kilometer, der nicht mit PKW oder LKW gefahren wird, ein Gewinn für diese Gesellschaft und daher darf man es ruhig von dieser Seite her finanzieren. Auch da hat der Gerry bereits ein paar Überlegungen dazu angestellt. Das Ganze war jetzt für einige ein bisschen demotivierend vielleicht und deswegen gibt es jetzt ganz zum Schluss noch eine gute Nachricht, ich zitiere hier auch wieder den VCÖ: „Viele Menschen möchten heute schon gerne auf das Auto verzichten. 80 Prozent wollen häufiger zu Fuß gehen, 59 Prozent wollen häufiger mit dem Rad fahren. Erfüllen wir ihnen diese Wünsche.“ Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Diendorfer! Ja, ich glaube, es gibt schon einige Punkte, Fakten, Thesen, Vorschläge, die zur Diskussion einladen, aber noch nicht alles wegdiskutieren! Wir haben jetzt einmal 15 Minuten Pause und sehen einander dann hier wieder. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Wir bitten Sie herzlich, wieder Ihre Plätze einzunehmen. Zug fährt ab. Zug fährt ab. Es geht weiter. Es gibt noch spannende Referate. Ja, willkommen! Willkommen zurück nach der Pause! Bitte bleiben Sie bei uns. Wir haben noch eine Diskussion vor. Herzlich willkommen zurück nach dieser kleinen Pause. Wäre ich jetzt ein Zugschaffner, müsste ich sagen, wir haben eine leichte Verspätung zusammengebracht und werden versuchen, die jetzt

ein bisschen aufzuholen, denn Sie merken schon, das ist schon ein bisschen ein Appell an den nachfolgenden Redner und die Referentinnen, sich an die vorher vereinbarten zehn Minuten zu halten. Wir haben noch vier Impulsreferate auf der Tagesordnung und wollen natürlich auch hören, was Sie zum Thema zu sagen haben. Daher bitte, bitte um Zeitdisziplin! Die Bahn und ihre Verbindungen sind heute bereits oft genannt worden. Welche Möglichkeiten sehen da die ÖBB aber überhaupt die Kärntner Linien? Bei uns ist jetzt vom ÖBB Personenverkehr der Leiter des Regionalmanagement Kärnten Reinhard Wallner. Er ist auch Sprecher der Kärntner Linien. Bitteschön, das Rednerpult gehört Ihnen! Sie wollten den Pokal mitnehmen, oder? Ja. Bringt mich natürlich zu der Frage: Es ist kein Fußballpokal oder?

**Wallner:** Hat eine gewisse Ähnlichkeit, das ist so aber gottseidank hat unsere Erde ja global, der Globus ja auch eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Fußball und Fußball ist etwas, das bewegt. Und dieser Pokal bewegt auch und ja, daher wäre ganz kurz auf diesen Pokal hinzuweisen. Der Pokal ist ein kleines Sinnbild. Dieses Sinnbild werde ich aber erst am Ende meines Referates auflösen.

**Rumpf-Pukelsheim:** Also der Herr Wallner macht es spannend. Bitteschön, wir sind schon neugierig.

**Wallner:** Wo wir den Pokal bekommen haben, werde ich trotzdem an den Anfang meines Inputs bringen. Und ich werde selbstverständlich die Erwartungshaltung versuchen zu managen. Nämlich die Zeit aufzuholen, um pünktlich zu sein. Gestern hat es in Linz die größte Veranstaltung zur Verleihung eines Umweltpreises gegeben. Das ist der Energy Globe Award. Er wurde von einem Österreicher vor 20 Jahren erfunden, von Wolfgang Neumann, wird momentan in 180 Ländern der Welt verliehen und heuer unter anderem in Finnland, die Weltvergabe des Umweltpreises. Und ich darf mit großem Stolz und Dankbarkeit an viele Kollegen und Kolleginnen hier im Raum und in Kärnten, auch an die politischen Vertreter, zum Ausdruck bringen, wir haben gestern als Kärntner Verkehrsunternehmen, als Verkehrsverbund, als Abteilung 7 des Landes und des Referates den Klimaschutz Award für Österreich gewonnen in der Kategorie „Luft“ mit einem sehr konkreten Projekt und ich möchte sagen, wir reden hier nicht von theoretischen Hirngespinnsten, sondern konkreten Maßnahmen, die uns auch Vorbild sein werden und ich komme in meinem Input noch darauf zurück. Wir haben ein Projekt umgesetzt, bei dem Standort Firma Mahle in St. Michael ob Bleiburg, das sehr, sehr konkret ist, wo wir 400 Menschen, mit Schlag, mit Fahrplanwechsel des letzten Jahres von individuellem beziehungsweise Werksverkehr auf öffentlichen Verkehr umgestellt haben. Das hat höchste Anerkennung in Österreich erlangt. Wie gesagt, wir haben den Kategorie-Preis bekommen und haben unter 2000 Einreichungen, über 2000 Einreichungen

in Österreich, den zweiten Platz – hauchdünn, ein paar Millimeter, hinter einem anderen Projekt – den zweiten Gesamtpreis bekommen. Und dafür herzlichen Dank einmal an Sie! Eigentlich habe ich mir in der Pause überlegt, ich brauche mein Referat gar nicht mehr halten. Warum? Weil wenn man all die Inputs der Vorredner und auch des Gastgebers und des Herrn Landesrates zusammenfasst, den Suktus daraus presst, dann haben wir die Lösungen. Daher möchte ich nur auf ein paar Dinge zusätzlich eingehen, vielleicht ein paar Zahlen. Zahlen fehlen auch noch zur Unterstreichung einiger Argumente. Wir beginnen mit einem Bild, das Sie sicher kennen. Ich gehe nicht näher darauf ein, aber es sagt alles. Das ist das Klimaziel, das Österreich vor Augen hat. Das ist Fakt! Ja, wir müssen in Summe gesehen über 30 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Verkehr oftmals genannt, ein Drittel ist Verkehr. Jetzt können wir diskutieren. Sind es 35, 33, 32 Prozent? Philosophische Frage. Es ist viel. zehn Millionen Tonnen, das ist klar. Es ist auch schon genannt worden, was passiert, wenn es nicht passiert. Ich unterstreiche es. Ganz, ganz schlecht. Weil wer zahlt schon lieber eine Polizeistrafe, als mit seiner Frau oder wem auch immer einen schönen Abend zu verbringen und das Geld so zu investieren? Und analog so ist es hier auch zu sehen. Das heißt, wir haben ein klares Ziel vor Augen und diesem klaren Ziel vor Augen müssen wir entgegen. Das heißt, diesen zehn Millionen Tonnen österreichweit, sind unserer Zielsetzung entsprechend auch zu behandeln. Was heißt das jetzt für Kärnten? Sie werden einige Charts wiederfinden, ich bin sehr dankbar, dass wir alle auf die gleichen oder ähnlichen Quellen zurückgreifen. Damit sind sie unantastbar. Der VCÖ ist ein hoch renommierter Klub, der uns Kärnten prämiert hat. Nicht mit so einem Pokal, sondern mit einem 10.000-Euro- oder 10.000-Kilometer-Pokal. Wie gesagt, wir fahren die meisten Kilometer mit unseren PKW. Und ich möchte nur einmal unterstreichen: Die Vorredner, das sind hauptsächlich wir, die wir hier sitzen. Ja warum? Weil ich sehe keinen unter 16-Jährigen, weil das ist ausgenommen. Ja, es ist nur die Bevölkerungsschicht ab 17 Jahren. Was bedeutet das jetzt in Zahlen? Weil das sagt noch zu wenig. Das ist nur ein schönes, buntes Bild. Das kann man wegdrücken, so wie ich das jetzt mache. Es heißt, wir haben 3,8 Milliarden PKW-Kilometer gelenkt. 3,8 Milliarden PKW-Kilometer. Nur wir Kärntnerinnen und Kärntner. Das ist kein Tourist, das ist kein Transit, das ist kein Wirtschaftsverkehr, nur wir mit unseren in Kärnten angemeldeten PKW. Und die Dienst-PKW sind noch gar nicht dabei. Ich kenne viele, die haben ein „W“ zum Beispiel auf der Nummerntafel, leben und arbeiten in Wien und fahren aber zum Beispiel in Kärnten. Das bedeutet, 255 Millionen Liter Treibstoff, das bedeutet 642 Millionen Kilo CO<sub>2</sub> oder ein paar Nullen weg, 642 Tausend Tonnen CO<sub>2</sub> nur durch unseren PKW-Verkehr. Noch einmal eine Zahl in Erinnerung gerufen: zehn Millionen Tonnen, ganz Österreich. Wir lieben Kärntner steuern 600.000 nur durch unsere individuelle, motorisierte, nicht einspurige, mehrspurige Mobilität bei. Kleines Pomotscherl noch draufgesetzt: Wie verbrauchen wir diese 3,8 Milliarden Kilometer? Und es komme mir niemand, es sei nicht möglich. Kürzer als 2,5 Kilometer, 20

Prozent. Vor 30, 40 Jahren wäre das eine normale Distanz des Fußwegs gewesen, da hat nämlich gar keiner so ein Vehikel gehabt, da wäre keiner auf die Idee gekommen. Normal – 2,5 Kilometer. 40 Prozent bis fünf Kilometer, E-Bike, E-Scooter, wie auch immer die Vehikel heißen, die wir heute zur individuellen Mobilität nutzen können. 61 Prozent bis zehn Kilometer und dann ja nicht nur mehr die letzte Zahl, nur fünf Prozent über 50 Kilometer und bitte tragen Sie 50 Kilometer auf die Landkarte Kärntens auf. Wo fahren wir denn da? Von Spittal vielleicht nach Klagenfurt? X-beliebige Vergleiche können herangezogen werden. Soviel nur zur Sensibilisierung. Jetzt darf ich auf den Kollegen aus Tirol zurückkommen. Wir als Kärntner Linien beschäftigen uns sehr intensiv. Wie tun es andere? Wir müssen das Rad in Kärnten nicht neu erfinden. Wozu? Wozu? Reden wir mit den anderen, tun wir es gemeinsam, schauen wir uns was ab. Kleine Vergleiche, immer wieder sind Dinge unabhängig voneinander genannt worden, ich möchte sie gemeinsam nennen, nämlich Angebot und Finanzierung. Von Tarif rede ich später. Angebot, das sind die drei Säulen. Vorarlberg, Tirol und Kärnten, öffentliches Verkehrsangebot ohne städtische Verkehre. Ich sage keine Zahlen dazu, schauen Sie sich nur die Säulen an. Ich werde Vergleichswerte dann noch nennen, um sie in Relation zu setzen. Klar ist Vorarlberg anders als Tirol und Tirol ein bisschen anders als Kärnten. Das wurde schon anhand der Topographie eindrucksvoll dargestellt. Wie schaut es jetzt mit den Gesamt-Finanzierungsmitteln aus? Und ich habe mir erlaubt, nicht nur die Mittel, die das Land einsetzt, das schon öfters zitiert worden ist heute, hier auf eine Säule aufzutragen, sondern alle Mittel, die in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs hineingehen, um ganz ehrlich zu sein. Die Säule in der Mitte ist die Tiroler Säule, hat mehrere Segmente, Sie sehen da Bund, Land, Gemeinden, Tariferlöse. Hinter Gemeinden und diversen anderen Aspekten stehen auch andere Stakeholder, wie zum Beispiel auch Tourismus finanziert auch den Verkehr. Wie zum Beispiel Wirtschaft finanziert auch Verkehr mit, ist auch ein Stakeholder für uns alle in der Mobilität. Also dass die Säulen unterschiedlich sind, glaube ich, liegt auf der Hand, da braucht man keine Zahlen dazu. Faktum ist, die mittlere liegt so in etwa bei 250 Millionen Euro. Die anderen können sich dann interpretativ herunterdeklinieren. So und jetzt möchte ich sie ein bisschen ins Verhältnis bringen. Jetzt werde ich gleich schneller. Die Bevölkerungsdichte schauen wir uns ein bisschen an. Da sind die Einwohner. Sie sehen die mittlere Säule und die rechte Säule, das kärntnerische Gelb ja, das ist gleich groß. Das ist nämlich Tirol und Kärnten, die sind in etwa von der Bevölkerungszahl gleich groß. Wenn man jetzt Angebots-Kilometer rechts oben hier Einwohner beziehungsweise Gesamtaufwand je Einwohner dividiert so als Key-Performance-Indicator, dann sieht man, Kärnten hat halt die kleinste Säule in allen Perspektiven. Nicht überraschend, haben wir heute schon oft gehört. Was heißt das jetzt in ein paar Schlagworten zusammengefasst? Ich muss dazusagen, ich habe ein Parade-ÖV-Land noch nicht dazugetan, da sind wir ein bisschen in den Süden gegangen. Das möchte man nicht glauben, wenn man es nicht selbst gesehen, erlebt, gespürt hat, nämlich Südtirol.

Da sind die Säulen noch etwas höher. Im Vergleich zu Tirol, 48 Prozent weniger Angebot. Im Vergleich zu Tirol 43 Prozent weniger Finanzmittel. Ich sage immer, bezogen auf 2017. Das ist positiv und das möchte ich herausstreichen, auch wichtig, weil es darauf hinweist, dass die Verantwortlichen im Land bis dato auch verantwortungsvoll mit den mangelhaften Ressourcen, man verzeihe mir diesen Ausdruck, gewirtschaftet haben. Wir sind im Verhältnis zu den anderen nicht ineffizienter in dem, was wir produzieren im öffentlichen Verkehr, beziehungsweise wie wir unsere Mittel einsetzen. Im Gegenteil, sie sind sogar leicht besser. Das ist okay. Der Pfad ist okay. Das ist also der Sukkus so quasi als Ausgangslage. Und jetzt komme ich zu meinen Handlungsfehlern. Das ist nur ein Chart. Dann bin ich fertig. Wieder ein buntes, blaues vom VCÖ. Hier haben sie aufgetragen. Was stößt ein Verkehrsträger, ein Verkehrsmittel je Person in Kilometer an CO<sub>2</sub> aus? Wir haben es heute auch schon einmal gesehen und zwar sowohl in der Entstehung des Verkehrsmittels, also des Fahrzeuges, als auch im operativen Betrieb und da kommt einmal eines ganz deutlich raus, ist auch nicht ganz überraschend, dass die elektrische Bahn momentan diejenige ist, die am wenigsten verbraucht. Ich muss dazu sagen, der Diesel, den wir verbrauchen derzeit, ist auch noch nicht so super, aber dazu sind Maßnahmen eingeleitet und werden 2024 vollelektrisch in Kärnten sein. Der Bus ist der Nächste, dann kommt der E-PKW, Wasserstoff haben wir da jetzt nicht drauf, der normale PKW und das 31-fache ist das Flugzeug. Ich komme auf unser Jetset-Fortbewegungsmittel noch etwas später zurück. Dass Veränderung durch Bevölkerung, durch Menschen gewollt und auch getan werden will, steht außer Zweifel, wurde heute schon einmal zitiert. GfK hat eine Studie gemacht, ich möchte noch einmal darauf eingehen. Ein hoher Anteil möchte sein Mobilitätsverhalten verändern, wenn Rahmenbedingungen gegeben sind. Betonung: nicht ohne Wenn und Aber. Was sind jetzt die wesentlichsten Stellhebel dazu? Der erste Punkt: Gehen wir alle in uns. Bitte kurz innehalten. Wie oft habe ich sinnlose Mobilität verursacht? Ich behaupte von mir, oft. Reduktion von Mobilität, im Sinne von die nicht wertstiftend ist. Ich muss alles hinterfragen. Habe ich meinem Land, meiner Bevölkerung Mobilität gestiftet, die Mehrwert bringend ist? Erste Frage. Und das bitte privat wie beruflich und niemand ist ausgenommen. Die Wirtschaft möge sich überlegen, ob Heimarbeitsplätze nicht vielleicht ein probates Mittel wären. Klar, soziale Aspekte, ein, zwei, drei, viermal in der Woche absolut notwendig, aber man könnte das auch verstärken. Und diverse andere Dinge. Fahrgemeinschaften und so weiter. Zweiter Punkt: Erst, wenn das hinterfragt und reduziert ist, aktive Mobilität. Es gibt seit vorgestern eine Studie, wiederum des VCÖ. 38 Seiten stark, zur aktiven Mobilität. Bitte lesen Sie es sich durch. Öffentliches Gut im Internet kostenlos abrufbar, Anteil der Fußwege erhöhen, Scooter nehmen, dann erst, in Kombination Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das heißt nicht, dass ist nicht alternativ, alles gemeinsam aber die ersten beiden Dinge darf man nicht vergessen. Erster Punkt ganz, ganz wesentlich und ich möchte nicht weiter darauf eingehen. Man könnte hier ein Referat über mehrere Tage, Wochen

halten. Erstens ist einmal Angebotsausweitung – kundenorientiert – die Basis für jede Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Bitte diskutieren wir nicht über eine Tarif-Diskussion, wenn wir kein Angebot haben. Jahrzehntelange Studien aus der Schweiz zeigen, nicht aus einem Versuchslabor, dass wenn ich 30 Prozent der Verkehrsvolumina steigere, das ist nämlich das, was die Schweiz in den letzten zehn, 15 Jahren getan hat, habe ich mindestens 60 Prozent mehr Fahrgastnachfrage. Das heißt, eine Verdoppelung in etwa in der Korrelation Angebot und Nachfrage. Zweiter Punkt: Attraktivierung und Vereinfachung des Tarif-Systems und ich sage, auf die Handfläche soll das Tarif System draufpassen. Und da bin ich wieder beim Thema Benchmark: Tirol, Vorarlberg, Südtirol hat es uns vorgezeigt. Wir brauchen nichts Neues erfinden. Es ist nur die Frage, wie finanziere ich es dann? Das ist eine wesentliche Frage. Bitte nicht – da darf man nicht darauf vergessen, das ist ein wesentlicher Punkt –, nicht utopisch werden, realistisch bleiben. Dritter Punkt und das ist auch ein wichtiger Punkt: Wir sind alle bequem. Nicht nur, wenn wir uns nicht bewegen wollen, weil wir die ersten zwei Stellhebel nicht bedienen wollen, sondern wir wollen heute alles easy haben, easy, chillig, leiwand, was weiß ich, was für Begriffe es da gibt oder es heißt Digitalisierung. Ich brauche barrierefreien Zugang zum öffentlichen Verkehr. Barrierefreiheit hat nicht nur mit Infrastruktur zu tun, es hat mit Ticketing zu tun, es hat auch mit Infrastruktur zu tun, es hat mit Fahrzeugen zu tun. Es hat mit „Wie gehe ich kommunikativ auf die Menschen zu?“ zu tun. Wie präsentiere ich es? Frage: Wer von Ihnen kennt den Begriff Kärntner Linien? Wie lange und was verbindet er damit? Auch nur kurz selbst nachdenken. Ich wette, da drin sind maximal zehn bis 15 Prozent, die das wissen, die diese Fragen beantworten können. Sie brauchen mir es nicht zu beantworten, machen wir es später. Nächster Punkt, heute auch schon erwähnt: Alternative Antriebsformen. Ich will es nicht wiederholen, da steht in Schlagworten alles drauf, was bereits heute gekommen ist. Das betrifft den individuellen wie den öffentlichen Verkehr. Verkehrspolitische Maßnahmen und bitte, meine Damen und Herren der Politik, ich darf hier auch kritisch anmerken, das ist auch unsere, Ihre gemeinsame Verantwortung! Wir Staatsbürger haben die Verantwortung, aber Sie, die für uns eintreten, darf ich noch ein paar Kleinigkeiten erwähnen? Mein lieber Chef Andreas Martin hat vor kurzem ein Interview gehalten und hat wieder darauf hingewiesen, zum zigsten Mal – Thema, jetzt bin ich bei meinem Lieblingsjetset-Fortbewegungsmittel: Kerosin. Zero Steuer, Bahnstrom in Österreich, 14 Cent auf die Kilowattstunden, einer der höchsten Besteuerungsraten überhaupt, die es in Europa gibt. Oder da stehen ein paar andere Dinge drauf: Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen. Sie kenne es viel besser als ich, ich habe mich nur kurz damit beschäftigt. Da gibt es Experten aus berufenem Munde, das bin definitiv nicht ich. Nächster Punkt: Zugang zu den Städten. Der Zugang zu den Städten, geistig, muss verändert werden. Es gibt Städte bei uns in Kärnten, die in Bälde parkfreie Zonen ab Freitag ausrufen. Nur zum Denken, muss man ganz klar sagen. Ist das im Sinne einer langen strategischen Planung zielführend?

Welche Leute, Lenkungen führe ich durch? Ja, letztendlich – und ich komme schon zu meinem Abschluss –, es geht um Verhaltensänderung, meine Damen und Herren, die durch Rahmenbedingungen herbeigeführt und unterstützt werden müssen und wenn Sie einen Neurologen fragen, wie lange eine Verhaltensänderung benötigt, dann gehen Sie kurz in sich. Ich weiß nicht, wer schon jemals angefangen hat, zu joggen, oder irgendwas anderes Aktives zu tun und es regnet. Wie lange dauert es, dass Sie aus Ihrem Bett um sieben Uhr in der Früh aufstehen, vor die Tür treten und bei Regen laufen gehen? So lange mindestens und noch länger dauert Verhaltensänderung in der Mobilität. Das sind Jahre. Und das nur dann, wenn Rahmenbedingungen vorhanden sind. Und dass Sie nicht sagen können: „Was der Wallner uns da erzählt, ist ja alles ein Blödsinn.“ Es gibt wirklich Experten. Es gibt auch einen öffentlich zugreifbaren Sachstandsbericht des Bundesumweltamtes, der im September des letzten Jahres veröffentlicht worden ist, den habe ich mir sehr lange zu Gemüte geführt. Da sind sogar die entsprechenden quantifizierten Einsparungspotentiale in Zahlen genannt. Und die Zahlen sind ganz klein, ich habe sie bewusst ganz klein gemacht. Sie sollen sich dafür interessieren, wenn Sie die Unterlage zugesendet bekommen. Zum Abschluss noch, dieser Pokal ist für uns alle Anreiz dafür, ihn wieder zu gewinnen, nämlich wenn wir gemeinsam Maßnahmenplan erarbeitet haben, um die Mobilitätswellen in Kärnten wirklich umgesetzt zu haben und dann fahren wir gemeinsam nach keine Ahnung wohin – nach Amerika? – und holen uns direkt aus dem Heiligen Land der Weisheit, holen wir uns den Pokal der Umwelt, des Umweltpreises zurück.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Wallner! Also die zehn Minuten Zeitvorgabe sind eine echte Vorgabe stelle ich fest, aber der Herr Lampersberger, der geht auch viel zu Fuß und das auch sicherlich sehr flott. Er ist Obmann des Vereins „fahrgast Kärnten“, der versteht sich als unabhängige Vertretung für die Fahrgäste der Bahn und Bus. Herr Lampersberger – das habe ich rausgefunden – fährt mit den Bussen zur Arbeit, er ist HTL-Professor und er verzichtet auch bei Urlaubsreisen mit seiner Familie weitgehend auf das eigene Auto oder überhaupt auf das Auto und davon kann er uns sicher auch einiges erzählen. Bitteschön!

**Dr. Lampersberger:** Wenn ich die Zeit dafür bekomme, dann auf jeden Fall. Danke für die Einbegleitung! Kurze Vorstellung vom Verein „fahrgast Kärnten“. Wir verstehen uns als Sprachrohr für den öffentlichen Verkehr, für die Nutzer von Bahn und Bus, wir sind konstruktiv kritisch, unabhängig und betreiben alles ehrenamtlich in der Freizeit. Das heißt, unsere Mission ist es, dem öffentlichen Verkehr ein Feedback zu geben. Wir sehen uns als kostenloses Feedback für die Verkehrsteilnehmer. Auch wenn es manchmal kritisch ist, gut funktioniert es auch, lobend, in diesem Sinne unabhängig. Wir haben vor allem Medienarbeit, wir sind kein mitgliederstarker Verein, weil wir einfach in der Ehrenamtlichkeit die Zeit nicht

dafür haben. Unser Hauptpunkt ist Medienarbeit, das Fahrgastmagazin und die Homepage. Die Homepage informiert über unsere Positionen zum öffentlichen Verkehr in Kärnten und auch österreichweit. Wir haben knapp 3000 Zugriffe pro Monat, für unseren kleinen Verein sind wir zufrieden damit. Unser Fahrgastmagazin erscheint seit Anbeginn, aber seit drei Jahren gemeinsam mit „fahrgast Steiermark“, wird zweimal jährlich herausgegeben. Mehr schaffen wir einfach freizeitmäßig nicht mehr und es wird versendet an Meinungsbildner in Kärnten, in der Steiermark und in Wien und ist teilweise im freien Verkauf in Kärnten und in der Steiermark zugänglich und auch auf der Homepage zum downloaden. Es gibt einen österreichweiten Fahrgastverband „Pro Bahn“ in Österreich, eigentlich alle Bundesländer sind dort vertreten als Dachverband und das ist das Treffen. Wir hatten gerade vor zwei Wochen ein Treffen mit der Generaldirektion in Wien mit der ÖBB. Die waren aber auch dort oder vorige Woche. Und von uns ein Wiener Student, der im Vorstand ist, der unsere Dependence in Wien ist und das ist die „Pro Bahn“. Sie ist einfach für die überregionalen, nationalen Fernverkehrsverbindungen das Sprachrohr und das war etwas zu schnell. Okay, von der Zeit her lassen wir es. Es gibt einen europäischen Fahrgastverband „EPF“, der einmal im Jahr sich in Europa trifft und vor drei Jahren war es in Salzburg. So, Thema-Aufbruchsstimmung, wir sind einmal positiv davon angetan über die Presseaussendungen und über die Meinung der Landesregierung, Budget mit Schwerpunkt öffentlichen Verkehr, kräftiges Update für den öffentlichen Verkehr, keine Denkverbote, Verkehrsangebote ausweiten, Tarife, Kundenfahrt freundlicher gestalten. Das ist eigentlich Thema, das könnte eigentlich unsere Kolumne sein. Wir hoffen natürlich, dass es in dieser Richtung Aufbruchsstimmung geben wird. In diesem Sinne kein Denkverbot, unsere einfach konkreten Vorschläge jetzt ungeordnet, die uns dazu einfallen in der Kürze von zehn Minuten. Wie es im Fall dazu geht, ich könnte ein paar Unterrichtsstunden darüber halten aber machen wir es kurz. Die Unterlagen gibt es dann auch zum Nachlesen, wo man das dann anschauen kann. Es hat sich viel getan. Das muss man auf jeden Fall einmal sagen. Es gibt einen Taktverkehr, es gibt moderne Züge und Busse, man muss sich nicht genieren in den Bus einzusteigen. Man sieht auch da die Pfeile, was sich getan hat bei der Barrierefreiheit. Meine zwei Kinder waren gerade in der Phase beim Übergang zur Barrierefreiheit. Da haben wir noch gekämpft mit den Stufen. Ein Jahr später waren keine Stufen mehr. Das ist einfach ein wichtiger Zugang. Man kann barrierefrei von Klagenfurt – weiß ich nicht, Welzenegg? – bis Villach, Tschinowitsch fahren. Barrierefreie Züge, Busse, Bahnsteige, das ist ein enormer Sprung. Und es gibt einige neue moderne Bahnhöfe. So, natürlich gibt es auch Vorschläge von uns, ein Thema ist Tarifdschungel. Das Wort ist jetzt auch legalisiert vom Rechnungshof, er hat das jetzt veröffentlicht, vor drei Monaten, „Tarifdschungel“ genannt. Es ist ein Thema von uns, von „fahrgast“ auch seit neun Jahren oder so, immer wieder Tarife, Tarifsystem in Kärnten und wenn man jetzt die Tarifvereinfachung, die schon ein paar Mal angesprochen wurde, sich vor Augen hält, dann hat man einfach viele

Begriffe, die man als Kunde kennen sollte um sich da zurechtzufinden. Und wenn das Ziel wäre, jetzt auf einer Hand das Tarifsystem zu haben, wäre das ein Ziel für die Zukunft. Es geht um die Einzelfahrten, Einzelfahrten-Tarife. Da hängt es einmal davon ab: Fahren Sie mit dem Bus? Fahren Sie mit der Bahn? Innerhalb Kärntens oder außerhalb Kärntens? Unterschiede Tarif? Fahren Sie mit dem Bus in Kärnten oder über Kärnten hinaus nach Graz mit dem Postbus? Die Gültigkeit hängt davon ab, die Gültigkeit kann sein, ein bestimmter Zug oder Bus, müssen Sie genau angeben oder die Gültigkeit ist einen Tag lang, je nachdem welcher Tarif das gerade ist und die Vorteils card ermäßigt 50 Prozent auf den Standardtarif. Das muss aber nicht 50 Prozent sein, weil die Verkehrsverbund Tarife andere Ermäßigungen sind. Das heißt, es hängt wieder von der Vorteils card ab, welcher Tarif das ist und Beispiel Klagenfurt – St. Veit, 80 Kilometer, der Vollpreis, doch nicht so wenig, 6,10 Euro eigentlich. Mit der Vorteils card Classic, die Jedermann-Vorteils card 2,20 Euro. Das sind 64 Prozent Ermäßigung, mit der Vorteils card zehn Jahre, 3,80 Euro, wesentlich teurer wieder, sind 38 Prozent Ermäßigung. Der Hintergrund ist das Tarifs system, das will ich da nicht erklären, ich habe es auf der Folie hintendrauf zwei Seiten wo ich das als Fahrgastmagazin erkläre, was da der Hintergrund dafür ist. Einfach, um zu zeigen, wo der Handlungsbedarf ist. Tarifvorschläge – ich schaue auf die Zeit –, günstige Jahresnetzkarte für jedermann, günstige Jahresnetzkarte für Senioren. Das wäre ein Um-und-Auf, was man auch bei den Rückmeldungen von Kollegen, von Freunden, von Nutzern, von Bahn und Bussen hört. In Kärnten brauchen wir gar nicht zusammenzählen, was das kosten würde. Die Vorbilder Vorarlberg, Tirol und ab 1. Jänner 2020 auch in Salzburg. Und es gibt auch Regionsvarianten in Tirol, haben wir gehört, aber auch in Salzburg wird es geben, wenn man nicht das ganze Bundesland benötigt für zwei Regionen für 360 Euro oder so, auch ein super Thema. Dann noch ein paar Tarifvorschläge. Es geht jetzt wirklich in Details hinein aber ist trotzdem ein Thema. Der Familientarif der ÖBB ist ein super Tarif. Erwachsene minus 50 Prozent, Kinder gratis, im Verkehrsverbund ist das der eineinhalbfache Erwachsenentarif. Das heißt ein Erwachsener, ein Kind erhält überhaupt keine Ermäßigung. Vorschlag: diese gute Bahnermäßigung für Kärnten auch einzuführen. Beispiel: Eine Mutter mit einem Kind steht in St. Veit und will nach Feldkirchen fahren. Nimmt sie den Zug nach Feldkirchen in Kärnten, drauf steht 2,80 Euro, fährt sie mit dem Bus Kärntner Linientarif 9,50 Euro. Das sind einfach Sachen, die bereinigt gehören. Noch ein paar Tarifvorschläge: Diese Bindung auf einen bestimmten Zug am Ticket, das sollte aufgelöst werden auf einen gewissen Bereich. Dass man nicht genau einen Zug angeben muss, mit dem man fährt für die Einzelfahrt für ein paar Stunden oder solange das gültig ist. Jugendermäßigung ist dabei, Mitnahmeaktion haben wir gehört, Huckepackaktion heißt es in Tirol anscheinend. Wenn jemand eine Zeitkarte hat, warum soll er nicht als Goodie, als Zusatznutzen am Wochenende, wo weniger gefüllte Züge oder Busse sind, eine erwachsene Person oder Kinder gratis mitnehmen können, dass sie zu zweit zum Markt in Klagenfurt fahren

oder so zum Beispiel? Vorteils card ÖBB, einheitliche Gültigkeitsregel für alle Vorteils cards, Ziel in Österreich wird ein Verkehrsverbund. Das ist ein Thema, das natürlich auch Tirol unter den Nägeln brennt. Die Vorteils card Classic, sollte auch für die Busse gelten, dass es auch dort 50 Prozent Ermäßigung sind und eine Smartphone App gibt es glaub ich in Vorarlberg, ein Ticket: Man steigt ein, man steigt aus und bekommt den billigsten Preis verrechnet. Aber das oberste Ziel, trotz dieser Kleinigkeiten oder kleinen Maßnahmen, gravierende Vereinfachungen, wie es angesprochen wurde, wurde eigentlich von allen, glaube ich, politisch übereingekommen. So, ein paar konkrete Vorschläge noch: Ein Wunsch von uns wäre ein Frühzug nach Salzburg, der eine Stunde früher fährt, wie es zum Jahr 2009 der Fall war. Zehn-Jahre-Jubiläum, wo es den Zug nicht mehr gibt. Um einfach in Salzburg frühere Anschlüsse nach München, Innsbruck und Linz zu bekommen. Wird dann immer wieder ein Thema auch von einer Nichte von mir, die will dienstliche Termine in München machen, und das funktioniert einfach nicht. Jetzt ein Punkt, jetzt ein nationaler Punkt, konkrete Maßnahmen: Takt verbessern bei der S1, das ist diese lange S-Bahn-Linie von Linz bis Friesach. Es gibt einen Zwei-Stunden-Takt. Sonn- und Feiertag und der wäre unser Wunsch, im Sinne von Weiterdenken ohne Denkverbote: Stunden-Takt auch an Sonn- und Feiertagen. S-Bahn mäßig wirklich, es gibt einen 30 Minuten Takt werktags aber vormittags ist drei Stunden lang kein 30-Minuten-Takt. Das ist wieder eine Sache von Einsatz, von Finanzierung. Unser Wunsch wäre, dass es durchgehend einen 30-Minuten-Takt gibt. Bei der S2 ist – die weniger genutzte S-Bahn zwischen Feldkirchen und St. Veit an der Glan – aufgrund des Mitteleinsatzes ein 2-Stunden-Takt finanzierbar, es spießt sich aber mit den Anschlüssen in St. Veit zum Fernverkehr. Das ist wieder die Frage des Mitteleinsatzes und dann, die Wartezeit zu den Fernverkehrszügen nach Wien und von Wien zu verkürzen. Ein Thema auch: Echtzeit-Monitore sind Monitore, die in Echtzeit angeben, wann der nächste Zug fährt mit Verspätungen und auch bei Gleiswechsel angeben, halt der Zug fährt vom anderen Gleis ab. Das ist ein Sicherheitsfaktor. Und unser Wunsch wäre – auf der S1 zumindest – auf der stark befahrenen zweigleisigen Linie, alle S-Bahn-Stationen wirklich S-Bahn-mäßig im übrigen Österreich mit Echtzeit-Anzeigen auszustatten. Die grünen Punkte sind die Bahnstationen mit Echtzeit und die anderen sind eben nicht vorhanden. So, ein Vorschlag, wie man näher zum Kunden kommt, sind neue Bahnhaltstellen. Wir haben das jetzt auch von Tirol gehört. Die haben immer wieder dieselben Themen anscheinend. Bundesland Salzburg haben wir da als Vergleich. Elf neue S-Bahn-Haltstellen in den letzten Jahren, um näher zu Kunden zu kommen. Alleine im Stadtgebiet von Salzburg sind es einige und wir hätten einfach fünf neue S-Bahn-Haltstellen für Kärnten als Vorschlag. Spittal Ost wird glaube ich kommen, in Villach ist, glaube ich, eine weitere im Entstehen, Villach St. Magdalen, Lambichl und Klagenfurt Klinikum und Ebenthal. Das wären diese Punkte. Ich gehe noch kurz drauf ein, was damit gemeint ist. Das wäre der Vorschlag, auch näher an den Kunden zu kommen. Man kann es

nicht übertreiben, dass er dauernd stehenbleibt, aber das wäre halt bei der S1 da eine Haltestelle mehr, da eine mehr. Klagenfurt Klinikum ist ein Arbeitstitel, weil einfach unser Vorschlag da bei der Durchlassstraße, wo es vielleicht vom Bahngang her möglich wäre, da eine Bahnhaltestelle zu errichten. Von den Abständen her geht es sich aus. Der Fußweg-Abstand zum Klinikum, zum drittgrößten Krankenhaus, ist gleich weit, wie von Klagenfurt West zur Universität und die Haltestelle wäre angeschlossen mit zwei Stadtbus Linien bereit. Weiterer Vorschlag: Lambichl, da hat es mal einen Bahnhof Köttmansdorf gegeben, ist mir gesagt worden. Dort als S-Bahn-Haltestelle, um vom Bereich Köttmansdorf die Pendler aufzufangen. Vorschlag, den haben wir bekommen von einem Leserbrief. Jedem Tal im Bereich des Gewerbegebietes, vor allem, wenn eine Koralmbahn kommt und da ein wachsendes Siedlungsgebiet ist. Einfach als Denkanstoß im Sinne von „Ist es machbar? Macht es Sinn? Macht es nicht Sinn?“, macht es Sinn, macht es nicht Sinn. Villach St. Magdalen ist ein jahrelanger Wunsch von unseren Kollegen aus Villach. Dort ist die Fachhochschule, Technologie Park, Lehrwerkstätte, Postverteilerzentrum. Von den Abständen her, wird es gehen, weil wir in Salzburg gesehen haben wie dicht der Abstand von S-Bahn Haltestellen sein kann. Warum nicht auch in Kärnten? Und Spittal an der Drau Ost ist glaube ich im Gespräch. Das wäre so im Industriegebiet Einkaufszentrum, näher zu den Arbeitsplätzen der Bevölkerung. So, für den Klagenfurter Bereich sind es einfach drei, vier Punkte die offensichtlich sind. Wichtigster Punkt ist einmal: besserer Takt. Der ist schon oft in den Medien transportiert worden, zehn bis 20 Minuten Takt, soll kommen, wird kommen, war schon öfter in den Zeitungen. Fahrbahnhaltestellen unbedingt, auch wenn es nicht populär ist. Der Bus, warum soll der Bus ausweichen, und die Autos vorlassen, damit er sich wieder hintenanstellt? Man muss den Mut dazu haben, dass der Bus einfach ein gleichwertiges Verkehrsmittel ist. Bei der Straßenbahn würde nie jemand auf die Idee kommen zu sagen, er soll außen fahren, dass ich vorfahren kann. Und der Bus soll genauso wertgeschätzt werden. Der Vorrang an einer Ampel ist wichtig, Kostenfaktor habe ich jetzt gelesen wieder und temporäre Busspuren, zumindest zwei Stück in der Früh zum Beispiel dort wo es machbar ist, von den Fahrbahnen her. In Graz ist es machbar. Da gibt es Busspuren von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr zum Beispiel. Und ein weiterer Punkt: Echtzeitinformation Haltestellen. Dieser Punkt gilt auch für Villach natürlich, Ort Villach habe ich nicht absichtlich vergessen, sondern ist auf der falschen Folie drauf. Echtzeitangaben sind in Klagenfurt so, dass ein Zettel drauf ist, wo die Linie fährt, Echtzeitangaben wären eben in wie vielen Minuten die nächste Linie wohin fährt. Auch für Villach ein Thema. Ländliche Regionen, Wochenende, Abend, die fehlenden öffentlichen Verkehrsangebote am Wochenende, am Abend gibt es viele Regionsstriche in Kärnten, die keine Anbindung haben. Da bin ich nämlich weggefahren beim letzten Bus, damals ins Görtschitztal, mittlerweile fünf Jahre her und Vorschlag, oder Mikro ÖV, paraöffentlicher Verkehr, wie das auch genannt wird, Rufbusse, ist eine Variante. Wichtig für

uns ist immer. Der Kunde kann nicht wissen, wo es in der Gemeinde ein Gemeindetaxi gibt, irgendein Taxi, das vielleicht singulär wo fährt, sondern es muss strukturiert sein, es muss in der Fahrplanauskunft verfügbar sein, es sollte integriert sein im Verkehrsverbund Tarifsystem und wenn es sein muss, ein bis zwei Stunden Voranmeldung, aber das wird jetzt nicht so sein, dass man am Vortag um 19:00 Uhr den Bus anmelden muss. Das ist einfach zu unflexibel aus unserer Sicht. So, ein kleiner Punkt noch: die Bewerbung. Es gibt Verbesserungen, Fahrplanverbesserungen, die selbst wir als „fahrgast“ da, irgendwann erst mal draufkommen. Es gibt zwar den „fahrgast-Fahrplanwechsel“ im Dezember, aber es wäre wichtig, in den Gemeindezeitungen, die überall gratis eigentlich aufliegen, immer wieder was zu bewerben und darauf hinzuweisen. Was gibt es Neues? Was gibt es Besseres, um zum Kunden zu kommen? Ein Vorschlag war, dass das Alpen Adria ein Fahrplanheft für Bahn und Bus. Es gibt zwar Bahn-Linien, aber es gibt sehr viele Bus-Linien in Slowenien, Friaul, in Kärnten. Den Vorschlag gibt es seit zehn Jahren oder so. Ein grenzüberschreitendes Fahrplanheft, drei- oder viersprachig. Wo gibt es Bus-Verbindungen, Ausflugsmöglichkeiten? In allen drei Regionen. So, das ist die Schlussfolie. Ich habe da absichtlich noch diesen Bahnhof Schuttle von Werfen hinzugetan, ein Deja vu Erlebnis. Der Bürgermeister Brandauer von Werfen, das war vor 13 Jahren, wo ich mit der Familie und der Frau den ersten autofreien Urlaub gemacht habe. Hat perfekt funktioniert, Abholung und autofreie und gratis Mobilität. Als Überleitung zum nächsten Vortrag und damit, ich habe zu viel Botschaft.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Lampersberger auch für diese wunderbare Überleitung, aber ich kann jetzt diese Rutsche leider nicht nehmen, weil ich muss aus Termingründen eine kleine Fahrplanänderung machen. Herr Puswald, Sie sind unser nächster Redner aus Termingründen und ich habe den Herrn Bürgermeister gefragt und er hat zugestimmt und bitteschön.

**Dr. Christian Puswald:** Herrn Präsidenten, Damen und Herren, ich lasse die Katze aus dem Sack, ich will ja nicht Individualverkehr. Alles das, was wir heute gehört haben, spricht nicht dagegen. Entweder Klimawandel-Leugner, noch öffentliche Verkehrsgegner aber wenn ich dem Dr. Trattner glaube, dann kann ich nicht erkennen, warum der Wasserstoff nicht die Zukunft sein soll und wenn ich davon ausgehe, dass es gelingt, emissionsfreie Individualfahrzeuge zu schaffen, dann kann ich nicht erkennen, was dagegen spricht. Was aber für mich gegen den öffentlichen Verkehr spricht ist, dass zum Beispiel anders als in Italien, wo ich nie auf die Idee käme, etwa von Mestre nach Rom zu fliegen, auch nicht auf die Idee käme mit dem Auto zu fahren, weil die Zugverbindung so perfekt ist. Sie fahren in drei Stunden 15 Minuten von Mestre bis Rom, 800 Kilometer und wenn Sie dann noch rechnen beispielsweise beim Flughafen die Vorlaufzeit oder wenn Sie in Rom ankommen noch die

Einreise in die Stadt, dann ist der Zug nicht zu schlagen. Das betone ich deshalb, weil ich nicht gegen den Zug bin, aber wenn ich ein ganz konkretes, profanes Beispiel bringen darf. Ich bin ein Mensch, der nicht in die Statistiken fällt, sondern ich bin ein Mensch, für wahrscheinlich 99 Prozent derer, die in Kärnten leben, der so tagtägliche individuelle Bedürfnisse hat und meine Bedürfnisse sind berufsbedingt und damit auch verkehrsbedingt. Wenn ich morgen Mittag in Wien einen Termin wahrnehmen muss und Anwaltsgeschäft ist Termingeschäft und wenn ich den Termin nicht wahre, ist der Schaden meistens groß. Da muss ich heute Abend ein Flugzeug nehmen. Warum? Weil ich nach 20:00 Uhr keinen Direktzug nach Wien finde. Passierte erst unlängst: Ich buche den Flug um 18:25 Uhr, einer von zwei tollen Flugverbindungen am Tag des großartigen Flughafens Klagenfurt. Die Spitze ist beabsichtigt. Dann erfährt man um 18:45 Uhr, gute 20 Minuten nach dem potentiellen Start, dass der Flug Verspätung hat. Als ob es keiner gemerkt hätte. Aber nicht, dass man dann die Ehrlichkeit hätte, den Menschen zu sagen: „Geht heim und sucht eine andere Möglichkeit.“, sondern man lässt die Menschen noch länger warten. Also als Wartender habe ich in der Zwischenzeit die Möglichkeit des Handys genutzt, habe also Google bedient und habe festgestellt, Zugsverbindung gibt es heute keine mehr. Ergo dessen, klug wie ich bin, buche ich es morgen in der Früh um acht Uhr irgendwas den Zug von Klagenfurt weg, komme um 08:45 Uhr zum Bahnhof, sehe am Display, der Zug fährt statt 08 Uhr irgendwas, 20 Minuten verspätet weg. Das war eine halbe Stunde vor der potentiellen Abreise. Skeptisch gehe ich zum Informationsschalter, dort wird man einmal fast beleidigt, weil ich nachfrage ob das sein könnte, dass der Zug Verspätung hat. Wieso soll das sein? Es steht schon drauf 20 Minuten später fährt er. Gut, wie ich dann wenige Minuten später den Infoschalter verlasse, steht oben, der Zug hat weitere Dreiviertelstunde zu den 20 Minuten von vorher. Das war binnen weniger Minuten, wo man mir vorher gesagt hat, wie arrogant ich bin, wenn ich nachfrage ob der Zug verspätet ist. So, während ich mich dann also leicht echauffiert habe, beobachte ich, dass jemand in blauer Montur draußen vor dem Infoschalter und sieht mich dann vorbeigehen. „Wollen Sie nach Wien?“ Sage ich: „Ja.“ Sagt er: „Von mir haben Sie es nicht, aber schauen Sie, dass Sie eine Mitfahrgelegenheit finden. Der Zug steckt mit Triebwerkschaden in Villach.“ So, soviel zur Information des öffentlichen Dienstes oder der öffentlichen Verkehrsmittel. Ich habe dann also zum Glück mein Auto noch irgendwie mit dem Taxi erreichen können, weil ich es nicht zum Bahnhof mitgenommen habe, bin dann also quasi in allerletzter Sekunde nicht ganz stressfrei in Wien angelangt und habe mir dann als Keckheit noch ein paar Tage später gedacht: Eigentlich habe ich das Zugticket bezahlt, das hätte ich jetzt gerne wieder. Die ÖBB hat mir ein sehr langes, ausführliches Schreiben geschickt, das habe ich mir nicht durchgelesen, weil mir hat der letzte Satz genügt, warum ich kein Geld mehr zurückbekomme für den Zug, der nicht gefahren ist. Aber nicht, weil ich nicht gefahren bin, sondern weil die nicht fahren konnten. So ähnlich ist es aber auch mit den Statistiken, die wir haben. Vielleicht

vorher noch ein Gedanke. Ich bin 1982 im September nach Kärnten ausgewandert, als gebürtiger, gebildeter Steirer, nicht „gebildeter“ als Hervorkehrung, sondern ich habe meine Schulausbildung auch dort gemacht, Uni-Ausbildung und habe mir dann gedacht, Kärnten ist schön, ich komme. Das war 1982 relativ einfach, weil ich in der Nacht angereist bin mit dem Auto. Ich habe dann sehr schnell festgestellt und jeder der seit dieser Zeit, diese Strecke regelmäßig befährt, wird es feststellen, Sie werden das nicht schaffen: In über 35, 37 Jahren können Sie mir keinen einzigen Tag nennen, an dem Sie ohne Baustelle von Graz bis Villach hätten durchfahren können. Was die letzten zwei Jahre passiert ist, brauche ich nicht schildern, ist österreichweit bekannt. Dazu muss man sagen, diese Tunnelsanierung ist seit 15 Jahren als Notwendigkeit bekannt. Angefangen hat man vor zwei Jahren. Was die ASFINAG dazu bewogen hat, solange zuzuwarten, weiß kein Mensch. Faktum ist, dass das Land Kärnten an der ASFINAG beteiligt ist und es wäre zu wünschen, dass gerade die Kärntner Politik – ich werde nicht politischer Präsident sagen, sondern nur als Anregung – das Land Kärnten ist bei der ASFINAG Service GmbH Miteigentümer, also wenn das Land Kärnten versuchen möchte, hier etwas zu beschleunigen, die Italiener machen es uns 50 Kilometer weiter vor. Da wird ein Tunnel nach dem anderen saniert und wenn es mehrere sind, da erlebt man keine Staus, das wird anders gemanaged. Das ist bei uns einfach schlecht, wie die öffentliche Hand umgeht mit der Verkehrssituation. Ich behaupte, es ist sogar arrogant wie man mit den mautzahlenden Autofahrern umgeht, wo man einfach sagt: „Brennt's aber lasst uns in Ruhe.“ Denn selbst, wenn es einen Stau gibt, wird man noch schnell auf die Autobahnauffahrt hinaufgeschleust, kaum ist man oben, steht alles, Villach bei der Treffner Auffahrt können Sie es jedes Jahr beim Sommer-Reiseverkehr erleben. Karawankentunnel einspurig seit ich weiß nicht wie vielen Jahren und Sie stehen dort im Stau, kommen nicht mehr weg. Aber Sie sind sicher, die Polizei hat keine Probleme, weil Sie sind stillgelegt. Apropos Karawankentunnel: Da gibt es eine zweite Röhre als Probestollen. Ich weiß nicht, wie viele Jahre es noch dauern soll, ich habe die Zahlen inzwischen vergessen. Das zweite Loch großmachen, dass der Verkehr durchfährt, aber zur Erinnerung: Für den Arlbergtunnel hat man vier Jahre gebraucht, für den Arlberg Eisenbahntunnel vor über 100 Jahren, hat man vier Jahre gebraucht für die 41-Kilometer-Semmeringbahn vor 170 Jahren hat man sechs Jahre gebraucht. Nur damit man sieht, in welchen Dimensionen heute gearbeitet wird, für die ein paar Baustellen hier, von etwa 41 Kilometer zwischen dem Lavanttal und Klagenfurt braucht man jetzt für die Tunnelsanierung schon mehr als zwei Jahre und wird wahrscheinlich die vier Jahre schaffen. Also ich bitte da wirklich, dass man auf die Individuen Rücksicht nimmt und einmal dafür sorgt, dass der Mensch auch in Kärnten sich mobil bewegen kann und alle Diskussionen, die wir hören mit den Statistiken, dass man also da weiß nicht was für Umweltverschmutzung und sonst was betreibt, gehen sofort ins Leere, in dem Augenblick, wo man Wasserstoff hat. Noch kurz und abschließend zu den Statistiken. Wenn Sie also die Statistiken von heute hernehmen, dann

werden Sie feststellen, dass die Statistiken nur so gut sind, wie die Fälschung dieser Statistiken. Mit Fälschung bezeichne ich etwas, was nicht in den richtigen Realitätsbezug gestellt wird. Wenn ich höre, die Vorarlberger pendeln so viel weniger als wir. Ja, selbst wenn Sie probieren, Vorarlberg zu umrunden, kommen Sie nicht auf die Kilometer, die jeder Pendler in Kärnten jeden Tag einfach aufgrund der Distanzen und der Größe des Landes zurücklegen muss. Da fiel mir wieder ein, warum hat die Politik nichts unternommen, als man vor 15 Jahren begonnen hat, den ländlichen Raum auszudünnen? Man hat gesagt, man muss einsparen, die Eisenbahn, die Linien eingestellt hat, die ÖBB-Busse ins Metnitztal eingestellt und so weiter. Und dann geht man auf die Pendler los und sagt, die verursachen den Dreck, nämlich genau die, die relativ die Ärmsten sind und die nicht das Geld haben, sich teure Elektroautos oder sonst was zu kaufen. Das will ich gar nicht philosophieren ob Elektroautos insgesamt gut oder schlecht sind. Aber nur zur Statistik noch vielleicht ein Letztes: Wir haben da gelesen, 20 Prozent fahren unter 2,5 Kilometer, 40 Prozent, also insgesamt 60 unter fünf Kilometer, weitere ich glaube 60 Prozent unter 50 Kilometer. Da sind wir schon bei 120 Prozent, und dann haben wir noch restlich 95 Prozent, so war die Statistik. Also haben wir 210 Prozent und wenn man mit solchen Statistiken arbeitet, darf man sich nicht wundern, dass Sie auf einmal doppelt so viele Emissionen, Emittenten haben, als überhaupt Fahrzeuge unterwegs sind. Es freut mich, dass Sie die Diskussion so ernst nehmen und hoffe, dass Sie den Individualverkehr ein bisschen individueller gestalten dann.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Dr. Puswald! Das war das durchaus leidenschaftliche Plädoyer eines Individual, ja Sie sind ja Präsident des ARBÖ. Das ist auch Ihre Aufgabe den Individualverkehr aus Überzeugung und auch als Präsident des ARBÖ. Jetzt spring ich trotzdem noch einmal zurück. Wir haben schon einiges gehört über alternative Modelle, Carsharing, Auto teilen, öffentlichen Verkehr ausbauen, Mikroverkehr. Das sind alles so Modelle wo man den Eindruck hat, es funktioniert vor allem im städtischen Raum oder in größeren Städten. Aber was ist mit dem ländlichen Raum? Was ist mit kleinen Landgemeinden? Und da ist aus dem idyllischen Ort Werfenweng in Salzburger Pongau Bürgermeister Peter Brandauer zu uns gekommen. Er ist wesentlich dafür verantwortlich, dass Werfenweng heute als Vorzeigeort für sanfte Mobilität gilt und warum das so ist, das erzählen Sie uns jetzt persönlich.

**Dr. Peter Brandauer:** Ja, einen schönen guten Nachmittag! Es ist natürlich ein bisschen schwer, da fortzusetzen, aber vielleicht doch auch einfach, weil Werfenweng mit diesem Beispiel einfach ganz anders ist und ich bedanke mich, dass ich zu Gast sein darf hier, um ein bisschen zu berichten, was uns gelungen ist schon vor doch relativ langer Zeit. Ich kann zeigen, dass diese Ideen, die auch heute zum Teil vorgetragen worden sind, auch schon vor

langer Zeit aktuell waren und es möglich war, auch einiges umzusetzen. Werfenweng ist eine ganz kleine Gemeinde mit nur 1000 Einwohner, auf der Südseite des Tennengebirges gelegen, wir haben 2000 Gästebetten, wir leben fast zu 100 Prozent von Tourismus, das ist eine wichtige Voraussetzung für uns, um wirtschaftlich zu bestehen. Wir haben 300.000 Übernachtungen. Das sind in der Region Pongau mit 80.000 Einwohnern, das sag ich deshalb, weil es einige Projekte im Rahmen der Mobilität gibt, die auch den ganzen Bezirk umfassen und die Teilregion ist die Region Tennengebirge hier ist ein kleines Bild von Werfenweng, wie gesagt auf einer Hochterasse gelegen. Für die Aktivitäten rund um diese sanfte Mobilität sind wir natürlich sehr günstig gelegen. Wir haben den Bahnhof Bischofshofen in unmittelbarer Nähe mit zwölf Kilometer Entfernung und sind ein Talschluss, also wir haben keinen Durchzugsverkehr, das muss man hier dazu sagen. Wann ist das losgegangen? Ja schon vor langer Zeit und unser Ansatz war damals noch ganz anders als heute, nämlich eigentlich ein wirtschaftlicher Aspekt. Unsere Gästenächtigungen sind nach unten gegangen, wir sind in einer Region wo es einen ganz, ganz harten Wettbewerb im Tourismus gibt. Es gibt ganz große Tourismusdestinationen in der unmittelbaren Umgebung und damals hat man sich zusammengetan in der Gemeinde und hat überlegt, was kann man den tun um sich ein neues Profil zu geben? Um eben besser erkannt zu werden von möglichen Kunden, von möglichen Gästen. Und da hat es damals dieses Leitbild gegeben, das in diesem Schaubild zusammengestellt worden ist. Man sieht es jetzt kaum, also ganz rechts oben oder links oben von Ihnen ausgesehen war damals bereits die Idee, man könnte ein autofreier Urlaubsort werden. Das hat man sich so vorgestellt, dass wie in der Schweiz am besten in der Nachbargemeinde den Parkplatz und innerorts ist es dann autofrei. So war die Idee damals und 1994 und da gab es eben eigentlich einen Zufall, eben zwei Jahre später, da hat das Umweltministerium ein Hotelprojekt ausgeschrieben mit dem Titel damals „Sanfte Mobilität – autofreier Tourismus.“ Und nachdem wir das Leitbild hatten, haben wir uns gedacht, wir müssen uns da bewerben, haben den Zuschlag bekommen und das war dann eigentlich der Start für unser Projekt und Sie sehen hier, dass es dieselben Ziele sind, die auch heute noch verfolgt werden, nämlich die Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität und interessant, obwohl es damals ein touristisches Projekt war, hat man schon gesagt, das kann nicht nur für Gäste so sein, sondern es muss auch für Einheimische gelten. Also das war eben ein ganz wichtiger Ansatz, das haben wir auch viel später noch erkannt, in der Umsetzung, dass es extrem wichtig ist, auch hier an die einheimische Bevölkerung zu denken. Also diese Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität, ein wichtiges Ziel. Das zweite Ziel: Der umweltverträgliche Verkehr. Die umweltverträgliche Mobilität zu forcieren, das Mobilitätsverhalten zu verändern. Das ist heute schon so oft gesagt worden, bewusster mit Mobilität umgehen. Muss es immer das Auto sein? Das Konzept war nie so ausgelegt, dass man sagt, es darf das Auto nicht sein, sondern der bewusstere Umgang mit den

Mobilitätsmöglichkeiten, dass man auch zu Fuß geht, einmal das Rad nutzt, einmal mit öffentlichem Verkehr unterwegs ist. Das war das zweite wichtige Ziel, auch wieder hier, Gäste und Bewohner. Das dritte Ziel war damals, dass man ein Modellprojekt entwickelt, das man herzeigen kann, deshalb bin ich vielleicht auch hier und das letzte Ziel war damals bereits, 1996 die Anwendung von neuen Technologien. Damals die Elektrotechnologie, die Elektromobilität. Wir haben dann diesen Prozess begonnen, haben dann relativ bald gesehen, so diese Möglichkeit, es gibt eigentlich nur zwei grundsätzliche Möglichkeiten, nämlich entweder eine ganz radikale Möglichkeit, nämlich, dass man wirklich wie in Zematlen in der Schweiz einen Schranken macht und sagt: „Ab morgen sind wir autofrei.“ Dann wäre ich heute nicht mehr Bürgermeister. Das war politisch nicht durchsetzbar. Wir haben uns für den zweiten, grundsätzlichen Weg entschieden, nämlich für den Weg der tausend kleinen Schritte, einen Prozess, gemeinsam mit Bürgern, Bürgerinnen, gemeinsam mit den Gästen, gemeinsam mit Experten. Und auf diesem Weg sind wir immer noch. Heute haben wir festgestellt, wahrscheinlich wird dieser Weg nie ganz aufhören, sondern immer weitergehen und auf diesem Weg gab es natürlich auch eine Fülle von Meilensteinen, ganz wichtig war die Erfindung dieser SAMO-Card – also das ist keine fernöstliche Kampfsportart, sondern es heißt „Sanfte Mobilität“ –, die ursprünglich für unsere Urlaubsgäste erfunden worden ist und da ist die Idee der umweltverträglichen Mobilität plötzlich zum kaufbaren Produkt geworden. Also man konnte und kann auch heute noch eben dieses Produkt buchen, es ist das Urlaubsangebot verknüpft worden mit Mobilität, Anreisemobilität und die Mobilität vor Ort und diese SAMO-Card, das ist einfach eine Karte, die bekommen auch heute nur Gäste bei uns, die entweder mit der Bahn kommen oder mit dem Bus kommen oder wenn sie mit dem Auto kommen, den Autoschlüssel abgeben im Tourismusverband. Nur dann hat man die Möglichkeit diese SAMO-Card zu bekommen. Hinter dieser Karte, steht ein Zusammenschluss von Beherbergungsbetrieben, die eben dieses Angebot entwickeln und anbieten und auch finanzieren. Und zwar über eine Umlage. Es gibt eine Umlage für jede Gästeübernachtung, 1,40 Euro derzeit, die in den Preis hinein zu kalkulieren sind. Also so wird das Angebot, das sehr vielfältig ist, das ich jetzt gar nicht alles erzählen kann, weil dafür reicht die Zeit nicht aber ein ganz wichtiger Teil des Angebotes ist natürlich die Mobilität und die Mobilität ist einmal die Anreisemobilität, die letzte Meile. Hier haben wir das Werfenweng-Shuttle eingerichtet, vom Bahnhof Bischofshofen nach Werfenweng hinauf und jetzt ist dieses im vorigen Jahr ausgeweitet worden, auf die ganze Region, weil unsere Nachbargemeinden, die Bürgerinnen und Bürger dort in einem Bürgerbeteiligungsprozess den Wunsch geäußert haben, das was die Werfenwenger dort oben haben, das möchten wir auch gerne haben und so ist da dieses Angebot auch ausgeweitet worden, auch auf die beiden Nachbargemeinden, Werfen und Pfarrwerfen und heißt deshalb auch „W3-Shuttle“. Dieses Angebot hat einen riesengroßen Vorteil, dass es ein Anruf-Sammeltaxi-System ist, das die Fahrgäste direkt zum Haus bringt,

direkt zum Hotel bringt, auch dort wieder abholt. Das ist ein ungemein großer Vorteil und das eben zu einem äußerst günstigen Tarif. Es fährt nur, wenn es gebraucht wird. Es wird mittlerweile nicht nur von den Gästen gerne genutzt, natürlich auch von den Einheimischen. Also für das laufende Jahr haben wir oder erwarten wir 36.000 Fahrgäste, bei 22.000 gefahrenen Kilometern. Es ist hier ein Fahrplan hinterlegt, das ist in diesem Fall wichtig, weil damit konzentriert man, bündelt man die Fahrten, die Fahrtwünsche. Dieser Fahrplan ist natürlich abgestimmt auf die Fahrzeiten auf den Fahrplan der Zugseinbindungen, dass hier die bestmögliche Verbindung gewährleistet wird und durch diesen Fahrplan bekommen wir doch eine sehr hohe oder einen größeren Besetzungsgrad, was für dieses Anruf-Sammeltaxi-System ein ganz wichtiger Aspekt ist, dass man mit einem Kleinbus nicht mit einer Person durch die Gegend fährt, sondern dass wir hier doch einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von fast fünf mittlerweile haben bei Kleinbussen, also bei Bussen, die maximal acht Gäste mitnehmen können. Mittlerweile gibt es auch ein Callcenter, weil mehrere Busse unterwegs sind, also der Kunde ruft bei dem Callcenter an, dort wird die Fahrt bestellt und das Ganze funktioniert wirklich sehr, sehr zufriedenstellend. Wir können es uns in Werfenweng gar nicht mehr wegdenken. Wir hatten früher einen Schülerbus in der Früh, einen Bus mittags und einen am Abend und jetzt haben wir jede Stunde ein Angebot von Werfenweng weg und das Angebot fährt in die Fläche. Das ist der große Unterschied und das ist auch der große Mehrwert im ländlichen Raum, dass es hier ein Angebot gibt, dass es nicht auf einer Linie unterwegs ist und dass die Fläche fährt und somit natürlich auch eine hohe Qualität bietet. Hier sehen Sie noch, wie es finanziert wird. Also die Kosten sind bei 320.000 Euro jährlich, was das derzeitige Angebot ausmacht. Davon zahlt das Land Salzburg entsprechend dazu, es gibt hier den Pongau-Takt. Dieses Angebot ist integriert in das Angebot des Pongau-Taktes, also das öffentliche Nahverkehrsangebot der gesamten Region und für den Staat haben wir auch eine Förderung aus dem Klima- und Energiefonds erreichen können. Die drei Gemeinden, die hier betroffen sind, bezahlen auf dem Gesamtaufwand 77.000 Euro. Das ist auch für diese Gemeinden durchaus erschwinglich. Neben diese, W3-Shuttle gibt es natürlich in Werfenweng viele weitere Mobilitätsangebote, die ich jetzt dann nur – da kürze ich noch – erwähnen darf: Den Dorfbus, der E-Lois heißt, der wirklich elektrisch unterwegs ist, also der elektrische Alois, das ist halt dieser Name. Der fährt von in der Früh bis in der Nacht bis in der Früh wieder für die Gäste und auch für die Einheimischen. Man ruft einfach an: „Ich möchte zum Ausgangspunkt der Wanderung, ich möchte zum Einkaufen.“ Egal wohin, der fährt ohne Fahrplan und wird auch als Mobilitätsangebot angenommen. Es ist ganz wichtig, wenn man Urlaubsgäste haben möchte, die eben ohne Auto reisen, dass sie dann auch diese Mobilitätsgarantie vor Ort eben vorfinden. Wir haben auch Angebote für die individuelle Mobilität. Wir haben Elektroautos im Einsatz, derzeit sind es elf E-Autos, die wir im Einsatz haben, die entsprechend ausgestattet sind, ein Carsharing-System, dass die

Zugangsmöglichkeit sehr einfach ist auch für die Gäste. Diese Fahrzeuge sind 30.000 Kilometer je Fahrzeug im Jahr unterwegs und, wie gesagt, mit dieser samo-Card ist diese Nutzung eben kostenlos. Und bei uns fahren diese Fahrzeuge mit Strom aus Sonnenenergie. Wir haben eine große Photovoltaik-Anlage, dass auch diese Rechnung eben stimmt und dann gibt es noch die Spaßmobilität, auch das ist ein wichtiger Teil des Urlaubsangebotes, dass man auch einmal diese neuen Mobilitätsformen einfach testen und ausprobieren kann und somit den Mehrwert hat. Dann geht es weiter mit der Wir-samo-Card, also wir haben uns dann überlegt, nicht nur für die Urlaubsgäste eine samo-Card zu entwickeln, sondern auch für die Einheimischen. Nämlich eine sogenannte Wir-samo-Card, da gibt es die Möglichkeit, wir zwingen niemanden, wir sagen „du darfst, du bist eingeladen“ und wenn ein Einheimischer mitmacht, eine Familie mitmacht, dann können Sie mit der Gemeinde einen Vertrag abschließen und eben zumindest einmal für ein Jahr das ausprobieren. Das funktioniert so, dass wir hier Zielgruppen definiert haben. Zum Beispiel den Pendler, wenn jemand bereit ist umzusteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel, das ist eine relativ hohe Hürde, dann gibt es mehr an Goodies, an Gegenleistungen, zum Beispiel die Jahreskarte für das W<sup>3</sup>-Shuttle, wo du eine bestimmte Anzahl an Tickets für das E-Lois oder für eine günstige Nutzung der Elektroautos, die bei uns Smileys heißen, bekommst. Andere Zielgruppe sind die Kinder, die eben zur Volksschule gehen, die wir einladen wieder zu Fuß zu gehen und wenn die Kinder das machen, dann bekommen die Familien auch hier dementsprechend Anreize, zum Beispiel dass sie eine Saisonkarte für den Badensee bekommen oder eben auch ein entsprechendes samo-Fest organisiert wird und vieles mehr. Wir haben auch hier Angebote für Jugendliche, wenn sie zum Beispiel auf ein Elektromoped umsteigen, bekommen sie 60 Prozent der Kosten oder wenn man zumindest einen autofreien Tag macht in der Woche, kann man an diesem Tag auch die Elektromobilität nutzen. Wir haben darüber hinaus auch einen großen Wert darauf gelegt, dass auch die Service Qualität zur Mobilität gut passt. Das heißt, die Gäste und auch die Einheimischen müssen das erfahren, was es an Angebot gibt und auch hier unterstützt werden. Dazu gibt es bei uns auch die Mobilitätszentrale am Bahnhof in Bischofshofen, die wir gemeinsam mit der ÖBB entwickelt haben mit vielen Aufgaben, die hier zu sehen sind. Vom Kundenzentrum bis zum Incoming, also wir verkaufen auch dort Mobilität, bis hin zum Thema Mobilitätscoaching und so weiter. Also viele Aufgaben, die hier vereinbart sind oder vereint sind, um diese Angebote eben noch besser zu transportieren. Und abschließend: So ein Projekt ist dann sehr sinnvoll, wenn es viele Gewinner gibt und das kann ich hier auch zeigen oder sagen. Es gibt nicht nur einen Gewinner, es gibt gleich mehrere Gewinner, die hier profitieren von diesem Projekt, von diesen Initiativen. Zum einen ist es die Umwelt, allein in Werfenweng ist der Anteil der bahnreisenden Gäste von sechs Prozent auf 25 Prozent gestiegen. Also man sieht, wenn das Angebot stimmt, wenn es passt, dann wird es auch angenommen, ohne dass man zwingt. Man muss nicht zwingen. Also hier kann auch

wirklich nicht nur ein Erfolg für die Umwelt erzielt werden, sondern eigentlich auch für die Gäste, weil sie hier auch einen Mehrwert haben. Der zweite Gewinner sind die Tourismusbetriebe. Die Tourismusbetriebe haben deshalb einen Gewinn, weil die Gäste Nächtigungszahlen gestiegen sind. Als wir das Projekt eingeführt haben im Jahr 2000-2001, konnten wir drei Jahre später einen Zuwachs von 162.000 auf 212.000 Übernachtungen erreichen, ohne neue Gästebetten! Das war wirklich nur eine bessere Auslastung, das hat extrem zur Akzeptanzsteigerung beigetragen als die Einheimischen dann gesehen haben, das funktioniert. Weil am Anfang haben viele gesagt, es kann nicht funktionieren. Wir haben 70 Prozent deutsche Urlaubsgäste, die sind alle verliebt in das Auto, das ist undenkbar. Aber als man dann gesehen hat, es funktioniert und es kommen neue Gäste, dann ist die Akzeptanz enorm gestiegen und der zweite große Sprung war dann ein Investment, ein großes Hotel, das gekommen ist, auch nur deshalb nach Werfenweng gekommen ist, weil es diese Profilierung in diesem Ort gab. Und der dritte Gewinner sind die Einheimischen. Es gibt viele Angebote, die ich bereits erwähnt habe, wie das Werfenweng-Shuttle, wie das Nachtangebot, wie die Elektroautos und vieles mehr das eben auch von den Einheimischen sehr geschätzt wird und die können das nutzen und sind damit auch die Gewinner. Das sind jetzt nur einige Aspekte. Wenn Sie mehr sehen und hören wollen, dann darf ich Sie einladen, nach Werfenweng zu kommen. Herr Präsident, vielleicht kann auch einmal ein Ausflug des ganzen Landtages aus Kärnten nach Werfenweng stattfinden. Ich darf Sie dazu einladen!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön, Herr Bürgermeister! Sie sehen, der Vorschlag kommt richtig gut an. Also, ich bin mir sicher, der Landtag wird dorthin pilgern. Ich darf jetzt Sie einladen – uns bleibt noch in etwa eine gute halbe Stunde –, einladen, mit den Experten, mit den Referenten hier zu diskutieren, Ihre Sicht der Dinge darzustellen und Ihre Meinung zu äußern. Gibt es bereits jemanden, dem eine Wortmeldung, eine Frage so unter den Nägeln brennt, dass er die erste stellen möchte? Die erste Frage ist nie sehr beliebt, deswegen gleich die zweite. Herr Johann von den Grünen, ich würde Sie auch bitten, sich kurz vorzustellen, auch für unsere Referenten, auch die Bitte, sich mit den Fragen, mit Ihren Statements kurz und kompakt zu halten, im Sinne der Vielfalt einer Diskussion. Ich glaube, daran sind wir alle interessiert und jetzt geht es auch schon los. Bitteschön!

**DI Johann:** Ja, Michael Johann von den Grünen. Ich habe an den Landesrat hier zwei Fragen, die sich aus der Diskussion ergeben. Das eine ist: Das Land Kärnten hat an und für sich einen Mobilitäts Masterplan erarbeitet gerade. Welche Rolle spielt das? Was ist jetzt der Mehrwert des neuen Verkehrskonzepts? Und eine zweite Frage ist: Wie schaut es aus mit dem Geld? Weil das zeigt eindeutig die Statistik, dass ein besseres Angebot nur dann möglich ist, wenn

auch mehr Geld zur Verfügung gestellt wird. Also, wie schaut es da aus mit den Absichten im Budget?

**Rumpf-Pukelsheim:** Das Mikro gleich an den Herrn Landesrat weiter, würde ich vorschlagen. Bitteschön!

**LR Mag. Schuschnig:** Ja, danke! Ich habe beide Punkte zwar schon angesprochen aber ich wiederhole sie auch ganz gerne noch einmal. Ich drehe es um. Bitte auch um entsprechende Unterstützung, was – ich formuliere es jetzt ein bisschen unhöflich – den öffentlichen Druck dann auch angeht. Ja, wir müssen mehr Budget in die Hand nehmen für Mobilität und in erster Linie für den öffentlichen Verkehr. Wir haben gesehen, was in Tirol möglich ist, wenn man entsprechend investiert. Tirol nimmt fast fünfmal so viele Budgetmittel in die Hand wie wir, mit 140 Millionen Euro. Dass wir in den nächsten Jahren mit den 30 Millionen Euro, die wir in Kärnten für den öffentlichen Verkehr ausgeben, das Auslangen finden werden, ist ausgeschlossen. Das sage ich an dieser Stelle auch in dieser Deutlichkeit. Und zum Zweiten: Der Mobilitäts Masterplan ist eine langfristige Vision, die von den strategischen Überlegungen her auch sehr wichtig ist und die auch eine Arbeitsgrundlage für uns ist, aber mir geht es jetzt darum: Was können wir 2020 konkret machen, 2021 konkret machen, 2022. Also wirklich eine To-do-Liste, wo für uns selber oben steht: „Wann machen wir das?“, „Wer macht das?“ und „Was kostet es?“ Und das ist, finde ich, schon ein Mehrwert, dass wir dann wirklich auch Ergebnisse auf den Boden bringen, denn das ist das, was wir auch, glaube ich, alle haben wollen.

**Rumpf-Pukelsheim:** Da darf ich gleich einhaken, auch wegen des Geldes. Sie sagen, man wird damit nicht auskommen. Gibt es eine Zielvorgabe, wie viel Sie gerne mehr hätten? Was ist für Sie realistisch?

**LR Mag. Schuschnig:** Es sind zwei verschiedene Zahlen. Also das, was ich gerne mehr hätte und das, was realistisch ist, sind definitiv zwei verschiedene Zahlen. Wenn man sich zum Beispiel anschaut, welche Entwicklung das Land Salzburg genommen hat. Also die sind da gewesen, wo sie die Problemanalyse gemacht haben, wo wir heute sind. Und das was sich im Land Salzburg getan hat, ist ja auch nicht vom einen Jahr auf das andere entstanden, sondern die haben fünf Jahre gebraucht, um das vorzubereiten und sind jetzt gerade in der Umsetzungsphase und ich habe schon gesagt, die geben doppelt so viel aus wie wir. Jetzt bin ich natürlich insofern Realist und schon lange genug politisch aktiv, um zu wissen, dass wir nicht von einem Jahr auf das andere von 30 auf 60 Millionen Euro in die Höhe gehen werden beim öffentlichen Verkehr. Aber ich sage es jetzt einmal ganz pragmatisch: Es wird Sache der

Budgetverhandlungen sein. Jeder Euro mehr, der für die Mobilität und für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht, ist ein Gewinn und es wird an uns liegen, was wir daraus machen. Aber um es ein bisschen weniger politisch, sondern eher faktenorientiert zu sagen: Es muss ein spürbares Plus im Bereich der Mobilität sein, weil fromme Wünsche werden zu wenig sein.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön! Gibt es weitere Fragen? Bitteschön, Frank Frey von den Grünen!

**Frey:** Ja, Frank Frey ist mein Name, ich bin der zuständige Referent von Klagenfurt. Wir haben schon seit einigen Jahren angefangen, ein Verkehrskonzept für Klagenfurt zu erstellen, hoch professionell, das ist in der Zwischenzeit fix und fertig. Es fehlt jetzt letztendlich eigentlich nur mehr am Geld, zwischen drei und vier Millionen Euro, um das umsetzen zu können. Also, wir könnten das theoretisch, wenn das Geld da ist, nächstes Jahr in die Gänge bringen und hätten dann eine Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs von 2,7 Millionen Kilometer auf circa fünf Millionen Kilometer. Also eine wirkliche Verdoppelung. Und in dem Konzept ist auch vorgesehen, dass wir fünf Linien im 10-Minuten-Takt abdecken und somit auch einen sehr, sehr großen Bevölkerungsteil damit auch erreichen können. Für Bevölkerungsteile, vor allem auch, die jetzt gar nicht die Möglichkeit haben, mobil zu sein. An den Herrn Lampersberger, er war nämlich bei dem Konzept auch miteingebunden und hat das auch miterlebt, wie wir ein paar so Runden gemacht haben. Es ist nämlich folgendes: Wir wollen ja nämlich Menschen, die jetzt noch keine Fahrgäste sind im öffentlichen Verkehr, dazu bringen, dass sie umsteigen und insofern ist vielleicht der Ansatz nicht ganz richtig, aber natürlich gehören die jetzigen Fahrgäste auch schon eingebunden, um sozusagen Verbesserungsvorschläge zu bringen, aber man muss darüber hinaus auch denken: Wie kriege ich die Leute, die jetzt noch nicht fahren, auf den öffentlichen Verkehr? Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Jetzt gehen mehrere Hände hoch. Bitteschön! Ladies first, bitte sehr!

**Reitbauer, MA:** Danke sehr! Manuela Reitbauer von Verantwortung Erde. Ich habe ganz eine konkrete Frage an den Herrn Wallner. Sie haben ja den Selbstfinanzierungsgrad des öffentlichen Verkehrs ins Spiel gebracht und ich habe mir sehr lange Gedanken darüber gemacht, ob das die richtige Kennzahl ist, weil das ist ja eigentlich nur der Anteil des Umsatzes durch Tickets an den Kosten. Aber eigentlich handelt es sich in dem Bereich um – mehr oder weniger – sprungfixe Kosten, weil der Busfahrer, der Bus, der kostet, wenn ein Fahrgast drin ist, gleich viel wie wenn 100 Fahrgäste drin sind. Also, glaube ich, würde es eher Sinn machen, wenn man sich ein bisschen auf die Mengen konzentriert und Sie haben ja gesagt, die Menge

steigert sich automatisch mit dem Angebot, das wir zur Verfügung stellen. Aber ich bin da ganz anderer Meinung. Ich glaube eher, dass es am Tarif hängt. Danke!

**Rumpf-Pukelsheim:** Mikrofon ist eingeschaltet.

**Wallner:** Also, ich sage gleich einmal danke! Ich teile Ihre Meinung. Aber man kann klassisch und vortrefflich über Maßzahlen diskutieren. Erstens einmal, woher kommen die Zahlen? Zweitens, was dividiere ich durcheinander und was ist richtig? Es gibt viele Maßzahlen, die die Wirksamkeit des öffentlichen Verkehrs zum Ausdruck bringen. Das ist eine und die war halt nur gedacht, um ganz einfach darzustellen, wie effizient im Sinne der Finanzierung ganz einfach auch Mittel eingesetzt werden. Das ist einer davon, aber Sie haben vollkommen recht, man kann andere Maßzahlen genauso verwenden, absolut. Ich kann Ihnen aber auswendig auch welche nennen, ja, weil Sie Fahrgastzahlen angesprochen haben. Wir sind letztes Jahr – und jetzt rede ich nur von der Schiene – bei rund acht Millionen Reisenden in Kärnten gelandet. Wir haben also in den letzten zehn Jahren von circa sechs Millionen auf acht Millionen Reisende Zuwachs gehabt, bei den Aspekten, die wir bis dato gemacht haben. Aber, wie gesagt, wir können viele Maßzahlen definieren, die besten sind die, die von allen akzeptiert und vor allem im Benchmark über Länder und verschiedene Bereiche auch akzeptiert sind.

**Rumpf-Pukelsheim:** Bitteschön, da gab es einige Wortmeldungen.

**Ing. Ebner:** Manfred Ebner, aufgrund meiner „Jahresringe“ nicht mehr in politischer Funktion, aber noch immer Verkehrs-, und vor allem öffentlicher Verkehrs-Interessierter. Ich hätte nur eine Bitte an die politischen Vertreter: Wenn Sie es gemeinsam schaffen, mehr Geld für den öffentlichen Verkehr in die Hand zu nehmen, macht es bitte nicht zuerst auf der Tarif-Seite, sondern zuerst auf der Angebot-Seite, weil es nützt der billigste Tarif nichts, wenn das Angebot nicht passt und das andere ergibt sich dann automatisch von selber.

**Hunacek:** Hunacek Richard, auch „fahrgast kärnten“. Von mehreren Teilnehmern ist schon auch ein Aspekt gebraucht worden, und zwar das Bewusstsein, die Bewusstseinsbildung und eine Marketing-Offensive. Und ich hoffe, dass vielleicht auch Politiker der Landesregierung – ich komme aus Villach und vor einigen Tagen ist bei uns die Stadtzeitung, die neue, wieder herausgekommen und es wurde schon kurz von Herrn Wallner erwähnt, aber nur in einem Nebensatz, auf der Titelseite und drinnen eine Doppelseite und was steht da drauf? Kommt alle nach Villach! Freitag, Samstag gratis in Villach das Wochenende verbringen mit „Fröhlich Parken“. Also das, glaube ich, ist von unserer Politik, von Teilen der Politik, nicht – wenn man jetzt weiß, in Wien war eine ganze Woche eine Klimadiskussion mit dem UNO-Generalsekretär

und weltweit gibt es die Klimadiskussion und in Villach wird so etwas gemacht. Ich hoffe vielleicht, dass einige Politiker da schauen, dass das nicht so weitergeht. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Die Villacher Politiker fahren mit nach Werfenweng.

**Alex:** Ja, guten Tag! Martin Alex, ich bin Radfahrer und Öffi-Nutzer. Ich habe zum einen zwei Anregungen: Für die Stadt wäre es endlich einmal sinnvoll, eigentlich für die Stadt und für die ÖBB wäre es sinnvoll, mehr überdachte Parkplätze für Fahrräder, auch gesicherte. Wenn ich jetzt heute zum Beispiel mit dem Rad zur Bahn fahre und dort weiterfahren will, wo stelle ich mein Rad ab? Weil die wenigen Parkplätze sind oft dadurch abschreckend, dass dort meistens kaputte Räder herumstehen wegen Vandalismus oder hat der sein Rad vergessen? Und was bei der Stadt auch noch dazu kommt, ist: Wir haben drei Einfahrtsstraßen – die Völkermarkter Straße, die Rosentaler Straße und die Pischeldorfer Straße –, die für Radfahrer eigentlich nicht zu gebrauchen sind, weil die Autos wie die Irren rasen und kein durchgehender Radweg vorhanden ist. Danke!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön! Die Fragen eines Radfahrers? Vielleicht hängen wir doch die Frage dazu, gleich hinter dem Herrn Hunacek ist ein Herr, der hat sich gemeldet. Sofort! Vielleicht wollen Sie einstweilen antworten, bitte!

**Rainer:** Ja, schönen Tag, ich heiße Rainer...

**Rumpf-Pukelsheim:** Entschuldigung bitte, außer es ist auch zum Radfahren, sonst wäre noch ein Herr vor Ihnen. Herr Wallner wollte nur kurz auf die Radfahr-Angelegenheiten antworten. Sie sind dann die Startnummer Zwei bitte.

**Wallner:** Kurz zu Ihrer Frage, Stichwort: Abstellplätze auf den Bahnhöfen, Überdachungen und so weiter, plus eben Stichwort: Vandalismus und Abschreckungsbild. Teile ich auch wieder Ihre Meinung, ja. Ich muss aber auch dazusagen, wir haben erstens einmal ein neues Projekt, und Ronnie Messies weiß das genau, wir haben das Thema „Radboxen“ gemeinsam mit dem Land aus dem MoMaK – übrigens, ein Projekt, das umgesetzt worden ist, wo wir aktuell zehn Bahnhöfe haben, die absperrbare Radboxen – in Klagenfurt kann sich das jeder anschauen am Bahnsteig Eins auf der Ostseite – aufgestellt. Ich habe gerade gestern – Zufall, so ist das Leben –, man kann da im Internet hineingehen, kann die Auslastung sich der Radboxen live anschauen. Also ich bin so gekommen auf 15, 16 Prozent, wenn ich alle drübergerechnet habe und wir haben so in etwa zwischen Minimum fünf Abstellplätze – hoch qualitativ, da kannst du alles Mögliche machen drinnen – bis 15 Abstellboxen pro Bahnhof,

also auf diesen zehn – erstens. Das Zweite: Wir haben in Klagenfurt eine neue Abstellanlage aufgestellt, die ist in unmittelbarer Nähe, diese doppelgeschossige, wo man das runterziehen kann. Es ist so – das stimmt –, es sind zum Teil Fahrräder dort, die länger stehen, das ist auch unser Anliegen. Das ist aber auch Thema der Nämlichkeit, wann darf ich etwas entfernen und so weiter. Also da sind wir in einem Bereich, der natürlich auch geregelt gehört. Aber es sind – also ich bin sehr oft in allen Bahnhöfen in Villach und Klagenfurt und natürlich aufgrund meiner Tätigkeit sehr, sehr oft –, also es sind bis dato immer noch Plätze frei, aber ich teile Ihre Meinung, und ich bin ein Fan der nordischen Länder, auch Holland. Wenn man dort auf breiten Straßen Fahrrad fahren und auf schmalen Straßen Auto fahren kann und sich die Sorgen darüber machen kann, dass die Parkgarage in Amsterdam am Bahnhof, wo, ich weiß nicht, 20.000 Fahrräder stehen, zu klein wird – ja, in die Richtung werden wir auch kommen müssen, das ist auch sicher ein Teil, über den wir weiter nachdenken müssen. Wenn klarerweise das, was wir alles vorhaben, sicher wirkt, und das wird sicher wirken –, dann müssen wir diese Maßnahmen gemeinsam aufsetzen.

**Rumpf-Pukelsheim:** So, jetzt wirklich der Herr hinterm Herrn Hunacek. Bitteschön! Was kostet die Box noch ganz geschwind?

**Wallner:** Die kostet zehn Euro.

**Rumpf-Pukelsheim:** Im Monat?

**Wallner:** Pro Monat, Entschuldigung! Pro Monat, ja.

**Mag. Hassler:** Ja, guten Tag! Christian Hassler, Verein Gerade, wir betreiben diese Radboxen und das passt natürlich wunderbar dazu vom Herrn Wallner. Zwei Sachen dazu: Was mir heute, zumindest mir persönlich, bei dieser Enquete etwas fehlt, ist diese kombinierte Mobilität, die da angesprochen worden ist. Also das hat heute meines Wissens kaum jemand angesprochen, dass er Mobilität dann am Bahnhof, auch ein Fahrrad beispielsweise mit der Radbox, dann zwei Mobilitätsformen kombiniert. Und das Zweite dazu ist: Es hat sich der Prozentsatz der Auslastung wesentlich erhöht, wir stehen aktuell bei ungefähr 30 Prozent Auslastung über ganz Kärnten gesehen, mit einer wesentlich höheren Auslastung von 70, 80 Prozent im Zentralraum. Das ist jetzt, nachdem das der Ex-Landesrat Zafoschnig im September letzten Jahres präsentiert hat, doch österreichweit gesehen eine recht gute Auslastung, die – außer jetzt Salzburg, wo die zu 100 Prozent oder 90 Prozent ausgelastet sind – eigentlich die zweitbeste ist, sozusagen über Graz und Wien. Das Zweite dazu, möchte ich noch sagen, es ist heute auch schon gesagt worden: Wir brauchen bei dieser

Mobilitätswende grundsätzlich – mit den Klimazielen und mit den CO<sub>2</sub>-Tonnen und den Euros dazu, erreichen wir nicht jeden Kärntner und jede Kärntnerin, sondern es geht um einen Benefit. Der Kunde muss einen Nutzen spüren – entweder Geld, Zeit oder Bequemlichkeit. Und beim durchschnittlichen Österreicher zeigt sich, Geld ist das kleinste Problem. Es geht auch – das, was der Manfred Ebner gesagt hat – wirklich um Komfort und Bequemlichkeit und um Zeitersparnis und sonst um nichts. Und wenn man da rausschaut, sieht das der eine oder andere, da rechts hinten sehen wir drei hineingequetschte Fahrradabstellanlagen, so „Felgenkiller“ landläufig genannt und auf der anderen Seite wunderbare Autoparkplätze – doch mehrere Quadratmeter groß – und dann braucht man sich nicht zu überlegen, warum wer mit welcher Bequemlichkeit da her fährt. Abschließend aber doch auch eine Frage an Werfenweng: Wann war so bei Ihnen der Knackpunkt, dass die Bevölkerung aktiv mitgemacht hat dabei? Weil wir beobachten laufend in Kärntner Gemeinden – gerade im Radverkehr auch –, es gibt fast überall zwei, drei, vier Engagierte, es gibt auch klar einmal einen Verein, der irgendwo mit einem Projekt auch medial auf sich aufmerksam macht, aber wann geht so die Reise definitiv los?

**Dr. Brandauer:** Ja, vielleicht muss man dazusagen, dass bei uns eben dieses Projekt am Anfang wirklich diesen touristischen Aspekt gehabt hat und da die Tourismusbetriebe von Anfang an eingebunden waren und immer aktiv mitgemacht haben und wir hatten dann auch im Zuge dieses Prozesses Bürgerversammlungen und Bürgermitbestimmungsmöglichkeiten genutzt. Wir sind am Anfang sehr stark kritisiert worden. Es ist so weit gegangen, dass man sogar im Gemeinderat eine eigene Fraktion gegen dieses Konzept gegründet hat und da braucht es einfach ein langes Durchhaltevermögen, also das ist einmal die erste wichtige Erkenntnis und ein wichtiger Aspekt. Das Zweite war dann doch, diese ganz entscheidende Phase, wo wir gesagt haben, wir müssen schauen, dass wir dieses Angebot, das wir für die Gäste entwickeln, auch für die einheimische Bevölkerung genauso weiterentwickeln und da gab es einen Agenda-Prozess. Die sind diejenigen gewesen, die gesagt haben: Und wir entwickeln jetzt etwas! Also diese SaMo-Card, das ist keine Erfindung gewesen, die jetzt von außen gekommen ist und die ist wirklich vor allem von Jugendlichen in diesem Prozess entwickelt worden, und diese einzelnen Bauteile, die dann hier zusammengefügt worden sind, die kommen wirklich von Vorschlägen aus der Bevölkerung. Und das ist auch ein ganz wesentlicher Punkt. Mittlerweile ist es so, dass es natürlich immer noch Einheimische gibt, die sagen, das ist eigentlich ein Konzept, das – ja, wir sollten lieber schauen, dass viele Autofahrer kommen und so weiter, das gibt es natürlich noch. Aber in der Summe ist es so, dass es so anerkannt ist, dass niemand mehr daran zweifelt, dass Werfenweng, der Ort, diese sanfte Mobilität ist und dass dieser Weg auch fortgesetzt werden muss. Also da gibt es eigentlich keinen Zweifel mehr.

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön! Ich habe mehrere Wortmeldungen hier vorliegen. Als erstes der Herr bitte hinterm Herrn Johann und dann der Herr Mingler, der Herr Dobernig und dann weiter im Publikum. Bitte!

**Rainer:** Danke vielmals! Noch einmal, schönen Tag! Ich heiße Rainer Gernot, ich komme aus Villach und ich spreche eigentlich für mich als Bürger. Ich bin heute sehr hoffnungsvoll zu dieser Enquete gekommen und frage mich, mit welcher Botschaft komme ich wieder nach Villach zurück? Man wird mich fragen: Zu welchem Schlusserkenntnis hat das hier geführt? Und das ist auch gleichzeitig meine Frage an die Politik. Gibt es Pläne, die kurzfristig für den normalen Bürger umgesetzt werden und spürbar werden? Nicht, dass wir bis 2020 eine To-do-Liste erarbeiten! Ich interessiere mich seit 2015 für dieses Thema und die ganze Zeit wurde evaluiert und geplant und erhoben und recherchiert, aber ein greifbares Resultat hat es in dieser Zeit nicht gegeben.

**Rumpf-Pukelsheim:** Welches Angebot geht Ihnen ganz konkret ab? Worauf warten Sie schon lange oder was wollen Sie?

**Rainer:** Ja, so wie der Herr Bürgermeister aus Werfenweng. Irgendwann haben die angefangen, über das Konzept, das sie jetzt umsetzen, nicht nur zu sprechen, sondern sie haben gesagt: So, und jetzt nehmen wir es in die Hand! Wenn wir über Verbund oder getaktete Fahrpläne reden, das hätten wir doch schon längst machen können. Warum passiert das nicht?

**Rumpf-Pukelsheim:** Herr Wallner, warum geht es so langsam?

**Wallner:** Danke für die Frage! Also, ich darf folgende Sache erwähnen. Ein ähnliches Modell wie in Werfenweng wurde durch den Tourismus initiiert im letzten Jahr. Ich hoffe, Sie haben es wahrgenommen: den Bahnhof-Shuttle. Das ist ein Angebot, das sowohl den Touristen, aber auch der Bevölkerung zur Verfügung steht. Sie können über die Web-Plattform – da gibt es eine eigene Web-Plattform „Bahnhof-Shuttle“ –, dann googeln Sie es oder Sie gehen bei uns, ÖBB, „SCOTTY“ hinein. Dann, wenn Sie in Villach Hauptbahnhof zum Beispiel hingehen, haben Sie ein Symbol „Bahnhof-Shuttle“ daneben, können das anklicken und können individuell zum Beispiel auf den Affenberg hinauffahren. Wo auch immer! Der fährt Sie hin, wo immer Sie wollen, das ist so ein ähnliches Modell, wurde eben durch den Tourismus initiiert und gibt es jetzt eigentlich schon flächendeckend in Kärnten. Bitte nageln Sie mich jetzt nicht fest! Es sind, glaube ich, um die 20 Bahnhöfe in ganz Kärnten, wo das derzeit Platz greift. Es gibt viele

andere Maßnahmen auch, die bereits da sind, wo wir vielleicht hinweisen müssen: Vielleicht sind wir gemeinsam – ich beziehe uns immer alle mit ein – auch mangelhaft oft in der Kommunikation. Also, genau zu Ihnen, der Sie jetzt aufgestanden sind und sagt: „Ich spreche für mich als Bürger“ Es ist auch unser Job, besser zu kommunizieren und den Zugang so auch rein über die Information alleine zu ermöglichen. Aber es gibt noch genug zu tun. Eines erlauben Sie mir vielleicht noch kurz – und da gibt es sehr viele, ganz konkrete Dinge, die ich erwähnen darf: Das Land geht sehr vorsorglich um mit der weiteren Entwicklung. Ich darf jetzt nur – jetzt setze ich mir wieder den Hut „ÖBB“ auf – die S-Bahn Kärnten: Es gibt konkrete fahrplanbezogene Taktschritte, wann wir was ausbauen. Im Dezember 2023 wird es eine massive Auswertung, einen ersten Schritt geben – Stichwort: Elektrifizierung Koralmbahn, Stichwort: Elektrifizierung Weizelsdorf, Stichwort: im Dezember Elektrifizierung Gailtal – und dann, ist ein bisschen weiter weg, leider, tut mir leid, ich hätte es auch lieber früher –, Dezember 2025, eine Vervierfachung des Fernverkehrs von und nach Kärnten aus Wien. Vervierfachung! Um es noch konkreter zu machen: In eineinhalb Stunden wird es auf der Koralmbahn drei Railjets geben. Heute haben wir zwei, also einen in zwei Stunden, plus wir werden über die Interregio-Linie zwischen Bruck und Klagenfurt einen Stundentakt bekommen. Das heißt, vervierfachen bin ich sehr konservativ. Über den Tauern wird es auch eine Verdoppelung geben des Fernverkehrs. Die Anbindung Richtung Italien und Slowenien ist als Erweiterung geplant. Die Dinge, die ich jetzt gesagt habe, die kann ich mit Bewusstsein deswegen sagen – Warum? –, weil in einer europäischen Amtsblatt-Veröffentlichung der Direktvergabe zum Fernverkehr steht das schon drin. Das heißt, der Besteller, der Bund, hat sich dazu schon bekannt. Und es laufen aktuell im heurigen Jahr Verhandlungen. Warum sage ich Ihnen das? Erstens einmal, weil die verantwortlichen Maßnahmen gegriffen haben. Zweitens, das heißt aber für uns noch zusätzlichen Auftrag. Wenn der Fernverkehr sich vervierfacht oder verdoppelt – je nachdem in welche Richtung wir schauen –, müssen wir in Kärnten fit sein, um die Feedersysteme fit zu haben. Weil was nützt es uns dann, wenn der Reisende strandet in – ich sage positiv – Völkermarkt, Kühnsdorf? Der muss dann zum Klopeiner See kommen. Also solche Dinge. Also kurz gesagt, es gibt viele Maßnahmen, vielleicht nicht so gut kommuniziert und wirklich große Dinge kommen auf uns zu, wirklich große Dinge kommen auf uns zu und da müssen wir gemeinsam an die Last und wir werden es schaffen! Ich bin überzeugt!

**Rumpf-Pukelsheim:** Danke, Herr Wallner! Es gibt mehrere Wortmeldungen. Zuerst: Der Herr Mingler und der Herr Dobernic haben sich zu Wort gemeldet. Bitte, kurz.

**Mag. Mingler, BA:** Dankeschön! Ich darf auf eine Wortmeldung von vorher eingehen, die so im Raum gestanden hat, dass es einen Widerspruch gibt zwischen Angebot ausbauen und

günstige Jahrestickets einzuführen. Ich glaube, wir sollten nicht den Fehler machen, da einen Widerspruch zu sehen. Ich glaube, es braucht nämlich wirklich beides parallel, weil es bringt – natürlich sind wir uns alle einig, dass es ein gewisses Angebot braucht, dass es überhaupt eine Möglichkeit gibt, in der Praxis auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, sei es für die Arbeitswege, sei es auch für Freizeitaktivitäten –, aber das Angebot bringt nichts, wenn die finanzielle Hürde so hoch ist, dass die Menschen das nicht machen. Wenn es so ist, wie vor der Reform in Tirol, dass sie irgendwie 1.200 Euro für das Jahresticket zahlen, dann machen das die Menschen nicht, dann ist die Hürde finanziell und auch im Kopf viel zu hoch, umzusteigen. Es braucht parallel jedenfalls günstige Netzkarten, damit einfach Anreize gesetzt werden, auch auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und den dann auch für andere Strecken zu verwenden, weil, wenn ich das dann erst einmal habe, wenn ich einmal diesen geringen Preis dann ausbebe, dann werde ich immer wieder den öffentlichen Verkehr nutzen, weil es auch praktisch ist, weil es ist natürlich auch eine praktische Hürde, wenn ich vor jedem Fahrtantritt ein Einzelticket lösen muss. Also, wenn ich das einmal ausbebe, dann werden auch die Fahrgastzahlen ansteigen, das sieht man am Beispiel Tirol ganz deutlich, dass viel mehr Leute auf das Ticket umsteigen, auch viel mehr Leute die Öffis nutzen und dann tue ich mir auch mit dem Taktausbau leichter. Also, es muss parallel passieren und, wie gesagt, die Tarifreform, so ähnlich wie in Tirol, ist nicht die große finanzielle Hürde. Es braucht sehr viel politische Anstrengungen, es braucht sehr viel Zusammenarbeit mit den einzelnen Verkehrsverbänden, aber finanzierbar ist es beim entsprechenden politischen Willen schon. Das sieht man auch gerade in Salzburg. Auch in Salzburg gibt es jetzt so ein neues Salzburg-Ticket, in dem Fall, ich glaube, dort für 580 Euro, wenn ich es richtig im Kopf habe, was jetzt mit der neuen schwarz-grün-pinken Regierung dort umgesetzt wird und dann hat man mittlerweile, glaube ich, in Vorarlberg, Salzburg, Tirol und in Wien so ein günstiges Ticket. Von dem her, es ist schon machbar.

**Rumpf-Pukelsheim:** Herr Dobernig, Sie haben sich zu Wort gemeldet. Wie gesagt, es gibt noch zwei Wortmeldungen aus dem Publikum.

**Dobernig, MSc, BSc:** Also, ich möchte zuerst einmal, weil das jetzt noch nicht passiert ist, einmal zuerst eine Lanze brechen für den Herrn Landesrat, der ja erst sehr jung im Amt ist und der am Anfang sich als Vertreter der jungen Generation da ausgesprochen hat, möchte ich sagen: No blaming, no shaming. Es kann keiner was dafür, dass die Zustände so sind, wie sie sind, aber packen wir es gemeinsam an und machen wir einfach das Beste daraus. Also, ich glaube, so müssen wir da hingehen und weniger darüber reden, wie es halt ist, sondern wie wir wohin kommen. Auch für den Herrn Wallner, weil das ist mir leider zu kurz gekommen, nachdem der Kollege vom ARBÖ da abgerauscht ist, möchte ich das auf jeden Fall noch

einmal aufklären, dass die Zahlen sehr einfach verständlich waren und dass da definitiv kein Statistik-Schwindel oder sonst irgendetwas vorliegt. Also das ist eine ziemliche Frechheit, finde ich. Ja, und dann noch einmal ganz kurz, danke noch einmal zu dem Thema! Ich bin der Meinung, weil der Herr Wallner hat das auch gerade gut erklärt, es ist so viel Komplexität in einem Ausbau vom öffentlichen Verkehr. Es gehört die Taktung in verschiedenen Bereichen so angedacht, bevor man es einmal geplant hat, bevor man es dann einmal überarbeitet, da sind schon einmal eineinhalb Jahre vergangen und da sind wir noch lange nicht in der Umsetzung. Und mir geht es beim freien öffentlichen Verkehr vor allem darum, dass wir Bestehendes nutzen und viel, viel effizienter nutzen, als wir es heute tun, dass wir eine viel höhere Auslastung kriegen, in dem, was schon da ist. Was aber auch ist, das möchte ich bitte noch einmal gesagt haben: Ich habe das Gefühl, dass da irgendwie der Ernst der Lage nicht bewusst ist. Wir werden das – also ich finde es gut, dass wir dann zum Beispiel Wasserstoff als Möglichkeit haben, wie wir Busse betreiben, wie wir den Verkehr, den wir dann brauchen anders machen, aber mit dem immer mehr, mehr, mehr und „Es wird schon so passen“ wird die Welt nicht mehr funktionieren. Das ist leider so, da bin ich jetzt der Überbringer der schlechten Nachrichten, aber das bin ich öfter. Prinzipiell, wir haben nicht diesen Zeitraum, wir haben jetzt nicht die Möglichkeit, einmal fünf Jahre uns einen Plan auszudenken und nachher zu schauen, ob das angenommen wird und nachher noch einmal was zu ändern. Wenn wir jetzt in den nächsten fünf Jahren nicht massiv was ändern werden, dann wird es anständig krachen und dann ist nicht unser größtes Problem, wie wir von A nach B kommen, sondern da gehen wir in Probleme hinein, dass kein Geld mehr aus dem Bankomaten kommt und wo wir essen herkriegten. Also, es gäbe echt viel zu tun und fangen wir bitte an, das zu machen!

**Rumpf-Pukelsheim:** Herr Dobernig mahnt zur Eile. Es gibt noch zwei Wortmeldungen aus dem Publikum – möchte ich den Vorrang geben. Bitte Herr Diendorfer, Sie waren früher bei der Redezeit schon ein bisschen sehr flexibel. Ich möchte jetzt dem Publikum den Vorrang geben. Bitteschön!

**DI Heschtera:** Ja, Christian Heschtera von der Verkehrsverbundgesellschaft in Kärnten. Ich muss einen Kommentar zum Vortrag und auch zur letzten Wortmeldung von Mag. Mingler aus Tirol loswerden. Das Beachtliche, die beachtlichste Zahl in der Foliensammlung haben Sie nicht kommentiert, die stand in der untersten Zeile, nämlich nicht die Ausgaben des Landes Tirol nach der Tarifreform, sondern der Zustand vor der Tarifreform. Soweit ich mich erinnern kann, stand da 81 Millionen Euro jährlich. Zu dieser Zeit hatte Kärnten im Einsatz 17 Millionen Euro und da muss man dann schon beachten, dass man von einem anderen Qualitäts- und Ausbau-Niveau ausgeht. Die Netzkarten und die Billigstrategie, alles in Ehren, darüber lasse ich durchaus mit mir reden, aber wenn wir die Substanz noch nicht haben, aber auf der

anderen Seite so begrenzte Budgets, dass ich mir nur aussuchen kann, entweder hier einsetzen oder da einsetzen, dann muss ich zuerst die Priorität darauf legen, die wirksamste aller Maßnahmen, nämlich das für Leute, die Auto fahren, attraktiv zu machen. Nicht primär für Pensionisten, die sowieso zu einem geringeren Grad Auto fahren, schon gar nicht für Schüler, die das haben, sondern für die, die täglich mit dem Auto fahren. Für die muss es attraktiv sein und für die ist die Preisfrage nicht die entscheidende. Dann kriege ich die Leute weg, wenn das bequem ist und das hatte Tirol schon zu dem Zeitpunkt, als sie begonnen haben mit der Tarifreform zu einem x-fachen Ausmaß von Kärnten. Wir sind da einfach noch nicht so weit, dass wir den Tiroler Weg eins zu eins kopieren könnten. Wir müssen wirklich – ich bin nicht grundsätzlich gegen die Billignetzkarte, aber wir haben punktuell sehr gute Angebote, aber eben nur punktuell. Landesweit, besonders im ländlichen Raum, gibt es ein großes Nachhinken des Regionalbusses. Bei der Schiene kann man auch noch viel ausbauen – Taktlücken, Nachtbetriebszeiten –, nur sind wir bei der Schiene wenigstens auf einem Stand, wo man sagen kann, das ist einigermaßen gut, immer noch weit unter dem Niveau von Tirol, aber bereits weit über dem Versorgungsniveau, das wir im ländlichen Raum mit den Regionalbussen haben. Und von den Städten, da insbesondere Villach, da rede ich am besten gar nicht weiter. Das wollte ich mitgeben, dass Sie das nicht verwechseln: Wir haben eine andere Ausgangslage, eine schwächere. Danke!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön für diesen Beitrag, da sind wir wieder beim Geld. Eine Wortmeldung war noch hier vorne. Bitteschön!

**Schurian:** Thomas Schurian von den Grünen und auch Amtsleiter der Gemeinde Maria Rain. Ich spreche jetzt in zweierlei Funktionen, sowohl als Bürger und Nutzer des öffentlichen Verkehrs als auch als Betroffener in der Gemeinde, als Verantwortlicher. Ich sehe folgendes Problem: Ich pendle jeden Tag von Krumpendorf nach Maria Rain, ich kann das mit der S-Bahn wunderbar machen, das kostet mich knapp 50 Euro im Monat und das ist auch relativ günstig. Ich habe nur ein Problem: Die Stadtwerke und genauso die Verkehrsbetriebe in den Städten, wie Villach, stricken ihre eigenen Pullover und du hast als Kunde dann das Problem, dass du 50 Euro zusätzlich pro Monat für den Stadtverkehr zahlen musst. Also da wäre einmal an den Verkehrsverbund wirklich der Wunsch gerichtet – der Herr Heschtera, wir kennen uns eh von den Diskussionen über die S-Bahn nach Weizelsdorf –, dass man da eine Vereinheitlichung bekommt, auf der einen Seite. Auf der anderen Seite wäre es mir wichtig, dass vor allem im ländlichen Bereich, und Maria Rain zähle ich jetzt zum ländlichen Bereich, obwohl es eigentlich negativ als Speckgürtel-Gemeinde bezeichnet wird, stärkst wachsende Gemeinde in Kärnten bis 2030. Es ist nicht möglich, nach 17:00 Uhr aus Göltzschach mit einem öffentlichen Verkehrsmittel in die Stadt zu kommen. Und das sind Luftlinie zweieinhalb

Kilometer. Man ist da wirklich – und da kann man dann mit der E-Mobilität seine Freude haben, wie man will, ich nehme ein Pedelec oder ich nehme einen E-Roller her jetzt für die letzten Kilometer, da habe ich das große Problem, da habe ich 150 Höhenmeter zu bewältigen und das ist natürlich dann leicht, zu sagen: Ja, wir haben Mobilität dort oder da. Was in Wien funktioniert oder was im Flachland funktioniert, funktioniert im Bergland nicht und das sollte man auch berücksichtigen, dass Randgebiete und Gemeinden in Kärnten, die eben bei den Karawanken sind oder bei den Ostalpen und im Tauernbereich sind, ist es nicht mehr so einfach, ein öffentliches Verkehrsmittel zu erreichen, außer man geht zu Fuß oder man wandert und da braucht man meistens das Auto. Danke!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön! Es gibt noch eine Wortmeldung, die junge Dame hier und dann der Herr dort und dann möchte ich langsam in die Schlussrunde kommen. Bitte sehr!

**Hueter:** Hallo, ich bin die Julia Hueter, ich spreche heute als Studierende der Universität Klagenfurt und bin bei Verantwortung Erde aktiv und ich würde gerne sagen, dass es seitens der Universität und der Österreichischen HochschülerInnenschaft an der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt schon seit mehreren Jahren den Versuch gibt, ein kärntenweites Studierenden-Ticket einzuführen und da möchte ich dem Thomas zustimmen, das ist genau so, dass sich der Stadtverkehr da querstellt und es ist eine Sache vom Land und den Städten, das endlich auf die Reihe zu kriegen und uns eine Mobilität zu ermöglichen. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Bitteschön! Und der Herr in der vorletzten – in der letzten Reihe.

**Publikum:** Ja, schönen, guten Tag! Ich war vor meiner Pensionierung Leiter der Straßen- und Verkehrsplanung im Amt der Kärntner Landesregierung, also Vorgänger von meinem Nachbarn. Ich habe eine Thematik, die für die Vertreter der Wirtschaft wahrscheinlich nicht gar so angenehm zu hören sein wird. Und zwar betrifft das die von mir so benannten erschlichenen Vorteile des LKW-Verkehrs. Warum wird nicht schärfer gegen Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der LKW auf den Straßen vorgegangen und warum werden Überladungen der LKW nicht stärker bestraft? Nur ein kleines Beispiel dazu: Ich bin vor einigen Jahren durch das Gailtal heruntergefahren mit meinem Auto, 80 Stundenkilometer-Beschränkung, überholt mich ein Gefahrgut-Transport mit Tafel drauf. Meine Damen und Herren, das schlägt dem Fass den Boden aus!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön für diesen Beitrag! Ich glaube, es ist niemand da von der Polizei, den wir dazu fragen könnten. Als Journalistin weiß ich, dass es immer wieder

Kontrollen gibt und die Branchen-Vertreterin zeigt schon auf. Frau Rothmüller-Jannach, bitteschön! Wobei uns das jetzt ein bisschen vom Thema wegbringt ,aber bitteschön!

**Ing. Mag. Rothmüller-Jannach:** Keine Sorge, es kommt nicht weg vom Thema, überhaupt nicht. Also, Rothmüller-Jannach, Sparte Transport und Verkehr und auf Bundesebene die Stellvertreterin vom Alexander Klacska, von unserem Bundesspartenobmann. Ich fordere ja auch immer wieder die Kontrollen der Traktoren, die mittlerweile ja auch auf den Straßen unterwegs sind und die Güter transportieren und deswegen, ganz ehrlich, wenn Sie fordern, von den LKW die schweren Kontrollen und die Strafen, die einkassiert werden, bitte auch die Landwirtschaft mit kontrollieren, weil dann bin ich nämlich glücklich. Dankeschön!

**Rumpf-Pukelsheim:** Dankeschön! Ich glaube, angesichts der fortschreitenden Zeit machen wir hier einen Schlusspunkt. Sie sind ja herzlich eingeladen, draußen noch zu diskutieren, auch die Referenten und die Experten stehen Ihnen zur Verfügung, vielleicht auch für das Gespräch Face-to-Face. Ich darf noch einmal einen Sprung machen oder Herr Präsident, kommen Sie doch bitte rauf zu mir für das Schlusswort, bevor wir uns da beide verletzen. Was nehmen Sie denn mit aus der heutigen Enquete, wie geht es denn damit weiter mit dem vielen Gehörten?

**Erster Präsident Ing. Rohr:** Na erstens einmal möchte ich mich wirklich bedanken bei allen Referenten, die ausgiebig Zeit eingesetzt haben, um die unterschiedlichen Zugänge zu diesem Thema „Verkehr, Infrastruktur und Mobilität“ auszuleuchten. Ich denke, es ist ja auch im Wesentlichen herausgekommen, dass wir große Herausforderungen zu bewältigen haben. Wir haben uns zu entscheiden: Wollen wir Strafe zahlen irgendwann, weil wir die Klimaziele nicht erreichen oder wollen wir Geld in die Hand nehmen, um insgesamt die Infrastruktur entsprechend auch herzurichten, die entsprechenden Anbindungen, die entsprechenden Netzwerke zu schaffen, was sozusagen auch neue Formen der Mobilität betrifft und vor allem im öffentlichen Verkehr auch natürlich die Attraktivierung durch ein entsprechend gutes Angebot beim Wagenmaterial, aber natürlich auch was die Taktung betrifft und dann auch Anbindung in die einzelnen Regionen? Da sind wir alle gefordert, da ist das Land gefordert, da ist der Bund mitgefordert natürlich auch, da sind aber auch die Gemeinden besonders gefordert, wenn man ein besseres Angebot haben will, dann wird man auch Geld in die Hand nehmen müssen. Ich denke, da haben wir einfach eine Aufgabe vor uns, die heute auch vor Augen geführt hat, dass diese Verantwortung, denke ich, durchaus in gutem Bewusstsein auch wahrgenommen wird. Wenn ich mir da die einzelnen Debattenbeiträge angehört habe, zum einen, aber wo noch viel zu tun ist, Klima verändert sich, macht sozusagen auch mit seinen Auswirkungen im negativen Sinn nicht Halt davor und daher sind wir alle gefordert. Die

Beiträge des heutigen Tages, sowohl alle Präsentationsunterlagen, wie auch letztlich die Debattenbeiträge und die Referentinnen- und Referentenbeiträge werden auch auf der Homepage des Landtages entsprechend wiederzufinden, nachzulesen sein und ich denke mir, in der Politik haben wir natürlich die Aufgabe, darüber nachzudenken: Was ist im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten machbar, wie ist ein mittelfristiger Plan auch umsetzbar? Und da werden wir uns alle kräftig anstrengen. Ich möchte mich bedanken bei allen, die bis zum Schluss geblieben sind und jetzt gibt es als Belohnung noch etwas zu trinken und natürlich auch ein paar Brötchen. Nachdem nicht alle die Kondition bewiesen haben, die Sie bewiesen haben, darf jeder drei Brötchen mehr essen.

**Rumpf-Pukelsheim:** Das ist ein Schlusswort auch von meiner Seite. Dankeschön! Danke für Ihr Interesse und noch gute Gespräche! Wiederschaun!