

Energie und Mobilität – oder: vom Skeptiker zum Vorreiter

Wolfram Sparber (Eurac research Bozen): Es muss sich schnell viel ändern. – Andreas Kröll (Christophorus Reisen): „Vom Saulus zum Paulus“ durch Praxistest. – Moderator Kurt Sigl (BEM): Wer die Vorteile sieht, wird auch handeln.

Wolfram Sparber von Eurac research Bozen rechnete anhand von zwei untersuchten Szenarien vor, dass die bislang politisch forcierten Maßnahmen noch nicht ausreichen, um die Klimaziele in Südtirol zu erreichen. In Szenario 1 wurde die Umsetzung bereits getroffener politischer Entscheidungen zugrunde gelegt: Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, mehr Fahrradnutzung, 65 % E-Mobilitätsanteil im Neukauf bis 2030 und das Verbesseraus 2035, wobei letzteres bereits wieder verwässert wurde. Hier kommt die Studie auf eine Emissionsreduktion des Verkehrssektors um 30 %. Im zweiten Szenario wurde berechnet, was es bräuchte, um das Ziel von minus 45 % zu erreichen. Hierfür wären 80 % E-Mobilität im Privatverkehr notwendig, 50 % im leichten Güterverkehr, mindestens 30 % Elektro- oder Wasserstoffmobilität im schweren Güterverkehr sowie eine 100 % elektrifizierte Busflotte. Unterm Strich – und das gelte für ganz Österreich – „muss sich schnell viel ändern, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen“, fasst Sparber zusammen.

Moderator **Kurt Sigl** (BEM) beklagte die Spaltung der Gesellschaft in Deutschland, die vorwiegend durch irrationale Panikmache hervorgerufen werde. Er forderte eine Rückbesinnung auf Fakten und plädierte dafür, die Verbindung von Ökologie und Ökonomie wieder stärker in den Blick zu nehmen. „Nicht jeder ist in der Lage, selbst etwas tun zu können. Aber diejenigen die es können, tun es auch, wenn sie einen Komfort oder einen finanziellen Vorteil sehen.“

„Vom Saulus zum Paulus“ – auch Busfahrer und Fahrgäste begeistert

Ein Paradebeispiel für den Weg eines absoluten Skeptikers hin zu einem begeisterten E-Mobilitäts-Vorreiter lieferte **Andreas Kröll** von Christophorus Reisen. Vor drei Jahren habe er das erste Mal einen elektrischen Bus getestet und wurde in seiner damaligen Haltung bestätigt, dass der Diesel die beste Lösung sei. Denn der Bus hatte nach nur drei Fahrten schon keinen Strom mehr und war somit vollkommen unbrauchbar. Im Januar 2022 ließ er sich erneut zu einem Test überreden. Innerhalb von drei Tagen war das Weltbild auf den Kopf gestellt – „vom Saulus zum Paulus“: Der Strom reichte den ganzen Tag für 230 km – und das bei winterlichen minus 12 Grad. Das Geheimnis? Beim Bergabfahren lädt die Batterie wieder ein Stückweit auf. Beim Diesel hingegen wird die Energie beim Bremsen vernichtet. Inzwischen sind auch Fahrer und Fahrgäste begeistert von den Elektrobussen. Wolfram Sparber berichtete in diesem Kontext von einer Umfrage unter Südtiroler Busfahrern, die ergab, dass sie bei Nutzung eines elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Busses abends spürbar weniger müde nach Hause kommen.

Um Komfort geht es auch bei Intermaps, vertreten durch **Christian Vonach**: Das Unternehmen nutzt die Datenanalyse der Mobilität in Skigebieten, um Anreisebewegungen zu optimieren. Das helfe den Menschen dabei, auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen, weil sie direkt sehen, wo und wann sie was genau benutzen können. Vonach betonte die Funktion von E-Fahrzeugen als Informationsquelle.

Genug gewartet: Umstieg rechnet sich

Mehrere Podiumsteilnehmer äußerten Unverständnis darüber, dass manche Gemeinden und Verkehrsbetriebe noch jahrelang warten und überlegen wollen. **Gerhard Weininger** von Technoma verwies dabei auf die bereits bestehende Wirtschaftlichkeit, die durch die THG-Quote noch gesteigert wird. Bei einer gefahrenen Strecke von 60.000 bis 70.000 Kilometer im Jahr sei mit einer THG-Prämie von ca. 10.000 Euro zu rechnen, so Weininger, wobei der genaue Betrag Marktschwankungen unterliegt. In der Frage Wasserstoff vs. Strom bei LKWs gab unterschiedliche Sichtweisen: Während Kröll davon ausgeht, dass für LKWs mit langen Strecken Wasserstoff derzeit wohl die „einzige Lösung“

sei, verwies Kurt Sigl auf Studien, dass auch hierbei der elektrische Antrieb die effizientere Variante darstellt.

Einig waren sich alle Diskussionsteilnehmer, unter anderen **Andrea Faast** (Wirtschaftskammer Wien) darin, dass bei vielen Akteuren in Wirtschaft und Politik das Verständnis noch nicht ganz da ist, welchen Mehrwert die Energie- und Verkehrswende mit sich bringt – sowohl für das einzelne Unternehmen als auch für den Wirtschaftsstandort und die gesamte Gesellschaft. Außerdem wurde stark dafür plädiert, bürokratische Hürden abzubauen und Energie, Mobilität und Digitalisierung als ein großes Ganzes zu betrachten und zu behandeln.

Zur Diskussion in voller Länge: https://youtu.be/oblzrgw_rmk