

SheDrivesMobility 163 - Gewessler & Schlager

Katja:

Hallo und herzlich willkommen. Schön, dass du einschaltest. Mein Name ist Katja Diehl, das hier ist She drives Mobility, und alle 14 Tage lade ich mir hier Menschen ein, mit denen ich auf die Zukunft der Mobilität schaue. Am besten klimasozial und vor allen Dingen gerecht, am besten aber auch mit intersektionalem Ansatz. Und naja, was soll ich sagen, so ganz weit vorne sind wir da in Deutschland noch nicht. Und ich bin ein bisschen aufgeregt, weil während du diesen Podcast hörst, sind es nur noch wenige Tage, bis endlich mein erstes Kinderbuch erscheint. Diese Idee begleitet mich schon seit neun Jahren. Ich habe überall versucht, diese Idee unterzubringen, aber ich wurde nicht wirklich verstanden. Komm mit in die Welt von morgen. Erscheint jetzt am 27. Mai im EMF Verlag. Wenn du diesem Buch zu Reichweite verhelfen möchtest, dann bestell es gerne vor, weil die Auslieferungen am ersten Tag natürlich dafür sorgen, dass man ein bisschen mehr Aufmerksamkeit erhält. Und das Buch ist wirklich ein Herzensprojekt von mir, denn es ist ein Kind aus der zeitnahen Zukunft, was auf die Welt von heute blickt und Fotos findet und Aufnahmen findet und überhaupt nicht versteht, warum jetzt, was sein „früher“ ist, alles voll Autos ist und nicht voll Kinder. Nun aber zur Podcastfolge von heute. Die Zukunft fährt elektrisch und nein, ich meine nicht die Auto Zukunft, die ja hoffentlich auch. Aber ich muss sagen, mittlerweile macht mir eher die Nutzfahrzeugbranche wirklich ein gutes Gefühl, dass die schon sehr viel weiter sind als so manche Autohersteller, als so manche Autopolitik. Bei mir zu Gast sind Leonore Gewessler, ehemalige Klimaschutzministerin von Österreich und Hubert Schlager, ein sehr überzeugter Logistiker aus Oberöster-

reich, der bis 2030 seinen gesamten Fuhrpark voll elektrisch umstellen möchte. Wir haben sehr viele Schwerpunkte, das könnt ihr euch vorstellen, aber es ist auch ein sehr, wie soll ich sagen, ein sehr warmes Gespräch, weil da zwei Menschen miteinander sprechen, die wie ein Zahnrad zusammengearbeitet haben. Also Politik ist ja das, was Leitplanken schafft für solche Unternehmer, auch wie Hubert Schlager. Natürlich ist aktuell es noch mit Kosten verbunden, einen Fuhrpark umzustellen, aber der Hubert Schlager ist nicht ein Öko in dem Sinne, sondern er hat auch ganz ökonomisch drauf geschaut und festgestellt, dass vollelektrische Lkw auf jeden Fall auch rechnerisch die Zukunft sind. Wir reden darüber, warum Technologieoffenheit irgendwann mal enden muss, warum man sich irgendwann für einen Weg entscheiden muss. Wir müssen auch darauf schauen, dass wir eigentlich Klimaziele rückwärts denken müssen. Also von dem Jahr, das ist in Österreich 2040, wo dekarbonisiert, also ohne CO₂ ausgekommen werden muss, bis heute die Maßnahmen erfolgen. Wir sprechen über Förderpolitik als Mittel zur Transformation, eben nicht als Bonus, so wie das bei Kaufprämien für Autos von Besserverdienenden ist, sondern als Einstiegshilfe, übermäßige Kosten zunächst ein bisschen runterzudämpfen. Es geht darum, warum systemisches Denken in der Politik irgendwie schwer, aber umso mehr notwendig ist. Und wir enden mit einem Appell an Mut, an ressortübergreifenden und auch intersektionalem Handeln. Denn die Generation, die sich bei Hubert Schlager gerade auf die Übernahme des Unternehmens vorbereitet, das ist weiblich. Das ist seine Tochter. Und Herr Schlager selber nimmt euch sehr tief rein in die Entwicklung, die er gemacht hat mit seinem Fuhrpark. Er hat jetzt schon 620.000 Kilometer elektrisch hinter sich. Er berichtet natürlich auch über Herausforderungen, aber auch ganz klar darüber, warum Wasserstoff

in seiner Praxis keine Zukunft hat. Also hört rein, lernt, zeigt ganz deutlich: Wer wirklich engagiert ist, das Richtige zu tun, der macht das auch, gerade als Unternehmer. Und es zeigt sich auch, dass Elektromobilität wirtschaftlich, technisch und kulturell in einem Unternehmen funktionieren kann. Wenn dir diese Folge gefällt, dann freue ich mich über positive Bewertungen. Dann freue ich mich, wenn du diesen Podcast weiterempfehlst. Dann freue ich mich, wenn du vielleicht auch Manchem mal empfiehlst, zu Gast zu sein in diesem Podcast. Ich freue mich über alles, was meine Wirkungsweise unterstützt. Denn natürlich ist das meiste von dem, was ich hier so mache, pro bono. Und das braucht trotzdem Geld, um meine Miete zu bezahlen. Jetzt aber Reinhören und sich begeistern lassen. Viel Freude mit Leonore Gewessler und Hubert Schläger.

Katja (4:32)

Herzlich willkommen. Das ist eine österreichische Folge. Hatte ich auch schon lange nicht mehr. Ich habe mich sehr gefreut auf diese Folge, weil ich ... ich habe das gerade schon im Vorgespräch gesagt, ich mag es einfach, wenn Menschen das Richtige tun und nicht das Populäre. Und da ich immer zu Beginn darum bitte, dass sich die Menschen, die zu Gast sind, kurz vorstellen, würde ich an dich, Leonore, das erste Wort mal geben. Wer bist du und was machst du?

Leonore (4:57):

Ja, hallo, Leonore Gewessler. Ich bin schon viele, viele Jahre aktiv, also Aktivistin im Herzen, immer geblieben für die Klima-, die Energie-, die Mobilitätswende. War die letzten fünf Jahre davon als österreichische Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig. Und bin jetzt Abgeordnete und stellvertretende Parteichefin der Grünen in Ös-

terreich mit - genau! - auch weiterhin diesen Themen, weil die aktuelle politische Entwicklung, glaube ich, in Österreich wie in Deutschland zeigt, da müssen wir dranbleiben.

Katja (5:39):

Lieber Herr Schlager, dann sind wir bei Ihnen. Was tun Sie denn so den ganzen Tag?

Hubert Schlager (5:43):

Ja, ich bin der Hubert Schlager, bin begeisterter Unternehmer. Seit 35 Jahren betreiben wir das Transportunternehmen Schlager. Wir haben 45 Mitarbeiter, 22 LKWs und wir haben in unserem Slogan stehen, wir sind anders Transporte, weil wir das einfach leben. Bei uns werden zum Beispiel seit 21 Jahren alle LKWs von behinderten Künstlern, also Künstlern mit einem Handicap, der Lebenshilfe Österreich, bemalt. Also jeder LKW ist ein Unikat. Also es wird wirklich Hand bemalt und wir machen im Nachgang dann wieder, die Planen haben ein Zweitleben, werden Taschen daraus gemacht und ja, das ist so. Und jetzt sind wir mit der E-Mobilität unterwegs und wir sehen, es funktioniert.

Katja (6:28):

Genau, und das ist auch schon das Stichwort für den heutigen Austausch, weil Hubert Schlager ist mir aufgefallen bei LinkedIn, weil er super begeistert darüber berichtet hat, dass er seine Flotte elektrifizieren wird. Und das ist etwas, was ich in Deutschland gerade ein bisschen mit Sorge betrachte, wobei ich auch sagen muss, Nutzfahrzeugmenschen haben da anscheinend auch ein bisschen pragmatischeren Zugang zu. Also hier fahren jetzt auch erste Feuerwehrautos rum oder auch die Müllwagen werden angeschaut. Aber ich war ja immer, ich habe das gerade im Vorgespräch gesagt, Leonora, ich bin immer aus dem Night-Jet ausgestiegen. Ich war ja in deinem Beirat jetzt, das ist die nachfolgende

Partei, die das führt, und bin immer ausgestiegen, völlig gut erholt und habe gedacht, Deutschland hat noch nicht mal Nachtzüge. Dann bin ich in diese Beiratssitzung gegangen und es gab immer einen Masterplan und wir haben mal geguckt, wo stehen wir denn eigentlich gerade? Und ich habe so gedacht, irgendwie gibt es bei uns in Deutschland vielleicht noch nicht mal einen Plan. Magst du mal, du hast ja eben schon geschildert, das ist unglaublich eine breite Palette an Themen, aber magst du mal, wenn wir jetzt so ein bisschen verengen auf die Nutzfahrzeug- und Lkw-Branche, vielleicht gehst du einfach mal zurück an den Punkt, wo du dieses Amt übernommen hast und wo du so ein bisschen geschaut hast, was müssen wir da eigentlich tun in der Nutzfahrzeugbranche, dass wir auch da klimatauglich werden?

Leonore (7:45)

Das ist eine große Frage, aber sie lässt sich vielleicht mit einem Zugang erklären. Wir sind in Österreich viele, viele Jahre gut gewesen, zu sagen, wir haben Ziele und/oder wir sind eh schon super, aber dass zwischen dem Ziel und der Erreichung dieses Ziels auch konkrete Maßnahmen stehen und dass man da was tun muss und dass das nicht immer einfach ist und dass man da was verändern muss, da waren wir oft nicht so gut. Und deswegen haben wir diese Planung im Ministerium einmal anders angegangen und haben wirklich sozusagen eine Backcasting-Übung gemacht. Wenn wir sagen, Österreich wird 2040 klimaneutral, dann rechnen wir zurück, was heißt das dann, um dieses Ziel zu erreichen, was müssen wir 2025, 2026, 2027 etc. etc. etc. machen. Und nämlich ganz konkret und auch mit den Rahmenbedingungen, die es für den Verkehr und gerade auch für den Schwerverkehr, für Nutzfahrzeuge, für die Verkehrswende insgesamt gibt. Zum Beispiel, die macht nur Sinn, wenn man wirklich agiert nach vermeiden, Ver-

kehr vermeiden, wo immer es geht, Verkehr verlagern, wo immer es geht und dort verbessern, wo immer es geht. Wir brauchen das auf Basis erneuerbarer Energien, die fallen auch nicht vom Himmel, die müssen wir auch ausbauen, da müssen wir auch was tun dafür. Das braucht eine andere Infrastruktur, also anhand von wirklich realistischen Bedingungen und so haben wir uns zurückgehandelt aufs Jahr 2020 und haben gesagt, wenn wir 2040 dort sein wollen, was müssen wir jetzt tun? Und so ist dann unter anderem der Fokus auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge entstanden, weil wir da einfach gesehen haben, da waren die Zahlen extrem niedrig zu Beginn von 2020, als ich das Amt übernommen habe und da waren wir dringend auf der Suche und in der Hoffnung, dass wir Pioniere und Pionierinnen, also Pioniere wie den Herrn Schlager mit seinem Unternehmen auch unterstützen können, damit wir in allen Sektoren der E-Mobilität herzeigen können, ja die Zukunft auf der Straße ist elektrisch und ja das funktioniert.

Katja (9:52):

Und da habe ich so ein bisschen reingestöbert, am Anfang seid ihr ja noch ein bisschen offen reingegangen, also in Deutschland kann ich, ehrlich gesagt, das Wort „technologieoffen“ auch ab einem gewissen Punkt nicht mehr hören, aber Technologieoffenheit macht natürlich Sinn, wenn man sich so ein bisschen auf den Weg macht. Also da habe ich gesehen, ihr habt ja auch zu Beginn auf unterschiedliche Antriebe gesetzt, gibt es da Erkenntnisse schon aus den Jahren, wo ihr das gemacht habt, also ist da irgendein Antrieb ... keine Ahnung, es gibt natürlich Wasserstoff, es gibt elektrisch, es gibt unterschiedliche Systeme, auch Oberleitungen waren in Deutschland auch mal ein Thema, also von euch weiß ich, dass ihr das auch immer wissenschaftlich begleiten lasst, ihr macht ja nicht, einfach so, so ein Programm, sondern ihr wollt ja auch Er-

kenntnisse haben, wie die nächsten Schritte zu gestalten sind, magst du es mal schildern, ist da irgendwas herausgekommen, wo man sagen kann, in die und die Richtung geht es?

Leonore (10:43)

Also aus der Praxis muss es dann der Herr Schlager beantworten, aber ich kann es aus den Zahlen sehr klar beantworten. Wir haben ja dann von dieser Erkenntnis, wir müssen was tun und wir brauchen Vorzeige-Projekte und Vorzeige-Betriebe, eine Förderschleife aufgesetzt und zwar auch hier über die gesamte Breite der Nutzfahrzeugflotten, also von den kleinen Zustellflotten, wie zum Beispiel bei der Post, bis hin zu wirklich großen LKW, die im wirklichen auch Überlandeinsatz sind. Diese Förderung haben wir damals machen können, weil wir auf EU-Ebene ein neues Programm - also im Zuge der Corona-Pandemie - ein Programm gehabt haben, den Corona-Wiederaufbaufonds, wo eine Bedingung war, man muss einen großen Anteil ökologischer Investitionen drinnen haben - also ganz im Zeichen des Green Deal - , und da sind dann die Grünen in Österreich ins Spiel gekommen und wir haben das umgelegt in ganz konkrete Förderprogramme und haben wirklich auch europaweit einen Rekordanteil an ökologischen Investitionen damit gemacht. Und eine davon eben bei den Nutzfahrzeugen, und wir haben am Anfang - ja! - auch auf Wunsch aus der Branche und einfach auch mit „wir brauchen emissionsfreie Mobilität!“ Ihr sagt zu uns, als Branche, was am besten funktioniert und was ihr braucht, aber natürlich schon gereicht auch nach einer Kosteneffektivität, weil öffentliche Mittel sind nicht unendlich. Aber da ist das Votum aus der Branche, wenn ich Förderanträge jetzt mal als Votum nehmen darf, eindeutig. Also Zukunft auf der Straße ist elektrisch und zwar im PKW-Bereich wie im Nutzfahrzeugbereich. Mit der Oberleitung haben wir tatsächlich kein einziges Projekt,

oder ein einziges Projekt haben wir gehabt, ein Oberleitungsprojekt und bei Wasserstoff waren es extrem geringe Zahlen. Wir haben quasi ... unter zwei Prozent der Gesamtzahl der Fahrzeuge, die gefördert wurden, waren Wasserstofffahrzeuge, also es ist wirklich verschwindend, und ich glaube, und das ist vielleicht auch der Zugang eines Unternehmers oder einer Unternehmerin, die sind ja kalkulieren gewöhnt, da geht es weniger um die Emotionen als um die harte Zahl. Und wenn man es sich halt durchrechnet, dann kriegt man halt preis-leistungsmäßig beim batterieelektrischen Antrieb in der Anschaffung, aber auch im laufenden Betrieb einfach den besseren Deal und das hat sich in der Förderung wirklich also völlig klar gezeigt, die Zukunft ist elektrisch.

Katja (13:18):

Bei uns in Deutschland gehen ja immer alle davon aus, dass der miese Zustand unserer Bahn, die ja zum Teil noch nicht mal mehr in die Schweiz dürfen, die ICEs, weil sie so verspätet sind, dass das ein Naturzustand ist. Und ich habe natürlich bei Logistik auch immer so ein bisschen einen Wehmutstropfen drin, weil man ja in Deutschland ... da gab es ja lange Zeit auch die Güter auf der Schiene. Ist das bei euch etwas, wo der LKW auch sozusagen die Rolle hat, weil man da auch abgebaut hat oder existiert das nebeneinander? Wie muss man sich das ... weil das ist ja eine Balance, die man auch wiederum halten muss. Wie ist das da mit dieser Konkurrenzsituation vielleicht auch ein bisschen?

Leonore (14:06):

Also ja, es ist in Wahrheit eine Konkurrenzsituation, weil wir einfach ein, also auch europaweit, ein Steuersystem, ein Normungssystem, Standards, alles gebaut haben, so dass Straße und Schiene eigentlich nicht am selben Spielfeld spielen. Manchmal fragt man sich, ob sie eigentlich dasselbe Spiel spielen. Also was wird be-

steuert, wie wird besteuert, warum wird der Kilometer auf der Straße günstiger, je mehr, vereinfacht gesagt, je mehr man fährt. Ein Kilometer auf der Schiene kostet aber jeder Kilometer gleich viel. Also es sind einfach Ungerechtigkeiten im System. Deswegen haben wir versucht, mit der Verkehrspolitik auch da gegen anzugehen, weil auch mit dem effizientesten batterieelektrischen LKW ist die Bahn und die Bahnlogistik aus Klimaschutzgründen noch immer vorne mit den CO₂-Emissionen. Das heißt, einerseits Infrastruktur ausgebaut, also gerade auch dort bestehende Strecken so zu ertüchtigen, dass mehr Kapazität auf der bestehenden Strecke ist, aber auch große Tunnelprojekte, wie der Brennerbasistunnel. Also Basistunnels, die damit auch einen gescheiterten Güterverkehr ermöglichen, Unterstützung für den Schienengüterverkehr, wirklich ausgereizt im europäischen Rahmen, was geht. Aber wir sehen auch, das hat eine Grenze, was man national machen kann. Wir brauchen Europa im Bahnverkehr ganz, ganz dringend und es hat eine Grenze in der Realität. Und das kann der Herr Schlager sicher sehr viel besser beantworten als ich, aber die Schiene spielt ihre Stärken auf den längeren Strecken aus und die Feinverteilung werden wir 2040, 2050, 2070 auch mit dem LKW machen und nicht mit der Bahn oder mit dem Lastenfahrrad, sondern da werden wir einen LKW brauchen und der muss halt in Zukunft so effizient, so sauber, so gescheit wie möglich sein. Und da kommt eben die E-Mobilität ins Spiel. Aber wenn man sich wirklich ranhält an diesen Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verbessern, dann muss man alle drei Dinge machen, also dann darf man auch das Verbessern nicht vergessen.

Hubert Schlager (16:13)

Ich vermute, dass ...

Katja:

Genau, Herr Schlager, ich wollte grad sagen, der Ball liegt in Ihrem Feld.

Hubert Schlager (16:18):

Ich vermute, dass ja die Zahlen in Deutschland nicht so viel anders sein werden, sagen wir mal, es werden 80 Prozent der Transporte unter 100 Kilometer so quasi transportiert, ja? Und ich bin auch voll dafür, dass es weiter Strecken natürlich ... was mit der Bahn geht, ist natürlich zu befürworten und wird auch gemacht, und ich glaube in Österreich funktioniert das auch mit den Terminals in einer gewissen Weise. Aber man muss auch sagen zum Beispiel auch, wie ... Gesetze, glaube ich, haben Sie, Frau Gewessler, gemacht mit den 300 Kilometern zum Beispiel, Abfalltransport haben wir ja dann so quasi geben müssen, 97 Prozent könnte nicht von der ÖBB übernommen werden. Du musst das erst anfragen und das sind dann die Sachen, die natürlich dann nicht funktionieren. Aber wie gesagt, wenn ich zur E-Mobilität zurückkomme, ist das einfach, da bin ich voll dabei, dass sich die durchsetzen wird. Da gibt es nicht mal ein Wenn und Aber. Wasserstoff haben wir ja gerade jetzt gesehen, gerade in Österreich, die ÖMV hat letzte Woche bekannt gegeben, dass sie alle Wasserstofftankstellen schließt. Das ist ein Zeichen. Und zurzeit habe ich wirklich sehr viel zu tun mit der Nutzfahrzeugindustrie, weil wir so ein Pionierunternehmen sind, das sehr viele Kilometer fährt. Wir haben mit den vier LKWs in 14 Monaten jetzt 620.000 Kilometer zurückgelegt und das sind ... wenn man das auf Liter Diesel umlegt, haben wir 150.000 Liter Diesel durch 100 Prozent Ökostrom ersetzt. Und man sieht, es funktioniert, wir fahren mit diesen Fahrzeugen zurzeit so knapp so 380 bis 400 Kilometer, das ist ungefähr so die Range, wo man sehr beruhigt im Solo-Betrieb, im Verteilerverkehr

in Österreich - wir sind 98 Prozent in Österreich unterwegs - und dann kann man das schon machen. Natürlich nicht mit 40 Tonnen, wir fahren mit 26 Tonnen, aber wie gesagt, diese Entscheidung zwischen den Technologien ist für mich völlig klar, dass die entschieden ist und auch die Nutzfahrzeugindustrie sagt das. Was die glaube ich einfach nur brauchen ist, sie sind extrem unter Druck gekommen mit der Geschwindigkeit und ich glaube, dass die einfach ein bisschen Zeit brauchen. Wenn du hinter den Kulissen mit ihnen redest, haben die ja überhaupt kein richtiges Interesse mehr, den Euro 7 noch zu machen, aber sie müssen ihn machen, weil der Diesel noch ... aber das kostet denen so viel Geld. Und zum Beispiel, wie man erzählt hat, die arbeiten an E-Mobilität, an Euro 7, an Wasserstoff und Wasserstoffverbrenner auch. Natürlich Wasserstoff eher a bisserl zurückhaltend, aber da entsteht natürlich viel. Und wir haben die glückliche Situation in Europa, dass sich hier die Großen sehr bald positioniert haben und nicht wie im Pkw-Bereich das passiert, dass China das Ganze dominiert. In Europa sind das lauter europäische Nutzfahrzeugkonzerne, die jetzt elektrische Fahrzeuge bringen. Jetzt bringen sie es erst ... jetzt sind es zurzeit drei aktuell, die möglich sind und jetzt kommen nach und nach kommen die nächsten. Und das ist der ganz große Vorteil gegenüber dem Pkw-Bereich, wo man wirklich Angst haben muss, dass uns China da übertrumpft in dem Sinn. Im Nutzfahrzeugbereich habe ich da das Gefühl nicht, weil Tesla kündigt seit Jahren an, und ich habe noch keinen Tesla-Truck bei uns gesehen in Österreich. Und leider ist ein kleiner Startup jetzt in Österreich wieder in den Konkurs gegangen letzte Woche, oder ist das zweite Mal schon in den Insolvenz: „Volta Trucks“. Aber wie gesagt, die etablierten Mercedes, MAN, also sehr viele Deutsche oder Volvo, die setzen sich jetzt durch, also das schaut gut aus und die sind

auch dabei. Wir haben jetzt gerade nächste Woche nämlich den fünften in Betrieb und 18 bestellt. Die kommen zum Anfang nächstes Jahres, weil für 12 habe ich die Zusage der Förderung bekommen. Und es macht wirklich Spaß, mit solchen Fahrzeugen zu arbeiten, muss ich ganz ehrlich sagen.

Katja (20:25):

Da würde ich aber trotzdem gerne noch mal einen Schritt zurück gehen, weil ich war ja selber in Verkehrsunternehmen tätig und der erste Bus, den wir hatten zum Beispiel, war von drei verschiedenen Firmen gebaut. Ich glaube, das Chassis kam aus der Türkei, die Batterie kam aus einem anderen Land. Das war noch am Anfang, das ist aber auch schon wieder 15 Jahre her. Das war am Anfang ja wirklich Pionierarbeit. Will heißen, ich würde gerne wissen von Ihnen, Herr Schlager, wann ist diese Entscheidung gefallen? Und was waren vielleicht auch so die ersten Meilensteine, wo man gemerkt hat, oh, da müssen wir uns jetzt wirklich ein bisschen kümmern. Da gibt es gar nicht so unbedingt die Produkte oder war das von Anfang an sehr leicht, diesen Weg zu gehen?

Hubert Schlager (21:02):

Die Entscheidung, wie gesagt, wir sind, glaube ich, schon ein innovatives Unternehmen und ich schaue natürlich immer nach vorn, was kommt. Und zum Beispiel, als Sie, Frau Gewessler, in die Regierung gekommen sind, habe ich zum Beispiel ... über Elektro-Lkw hat uns aus der Nutzfahrzeugindustrie doch gar niemand gesprochen. Wir haben immer gesagt, es wird kommen im Nahbereich, aber wir müssen auf Wasserstoff setzen. Und da sind zum Beispiel von einem Hersteller halt die LNG gekommen. Und ich habe in unserer Region den ersten LNG-Lkw gekauft. Und drum bin ich jetzt auch so ein Verfechter, dass sich Wasserstoff nicht durchsetzen wird, weil was ich mit LNG erlebt habe, es ist eine ähnliche Techno-

logie, sage ich jetzt einmal. LNG ist 160 Grad flüssig, kalt quasi, das Flüssiggas. Und das diffundiert, genauso wie Wasserstoff. Wenn Sie einen Lkw einen Monat stehen lassen würden, einen Diesel-Lkw kann man ein ganzes Jahr stehen lassen, hat er noch sein Volumen von 400 Liter drinnen. Der ist leer nach vier Wochen. Und das ist nur quasi in der Atmosphäre rausgegangen. Und dadurch wird sich da auch Wasserstoff nie so richtig durchsetzen. Also Batterieelektrik ist da ganz anders. Und die Entscheidung, wie gesagt, das waren so die ersten Schritte. Und dann, wie die Förderung gekommen ist, haben wir gesagt, ja, schauen wir mal. Also wie glaube ich 99 Prozent der Unternehmen würde sagen, mal jetzt versucht bei einem Lkw, es gibt eine Förderung, wir probieren es mal, wo können wir rumfahren. Und ich habe einmal alle Lkw-Hersteller angeschrieben, wirklich alle, die es bei uns gibt. Ein irrsinnig langes Mail. Habe dann zwei Monate nichts gehört, weil einfach ... die waren alle total überfordert. Ja, als allererstes habe ich überall aus Deutschland dann die Mails bekommen, weil aus Österreich hat überhaupt keiner irgendwas richtig gewusst. Und dann ist es aber losgegangen. Und auf einmal haben wir Mercedes und Volvo, ja, sie können diese Strecken realisieren. Und wie wir dann in die ersten Berechnungen gegangen sind, sind wir selbst immer mutiger geworden. Haben gesehen, okay, unser Einsatz, den wir machen, unsere Fahrer fahren so im Durchschnitt so zwischen 300 und 500 Kilometer am Tag. Und haben gesehen, okay, 300 Kilometer ist schon wirklich realistisch. Und auf einmal waren wir schon mutig, haben gesagt, fünf Lkw machen wir gleich mal. Und so haben wir uns herangetastet. Und ein bisschen ein Glücksfall war bei uns, dass wir ... wir haben ein Logistiklager für die Firma Jungheinrich, das ist der zweitgrößte Staplerproduzent in Europa. Und haben schon einen größeren Stromanschluss gebraucht, weil wir quasi

auch die Ladeerhaltung dieser Stapler und alles garantieren müssen, die Elektrofahrzeuge und Flurförderfahrzeuge. Und jetzt haben wir den 400 KW Stromanschluss gehabt und haben uns eigentlich nichts mehr gedacht dabei, dass wir das mal realisieren können im ersten Step. Und das ist etwas, das extrem viele abhält. Die haben jetzt eigentlich irrsinnig gedruckt. Und ich bin ja selbst Branchenvertreter bei uns in Oberösterreich und merke, wenn jetzt meine Kollegen, mit denen ich spreche, du, macht was, weil das und das würde Sinn machen. Und sage, seid bald genug dran, weil ihr müsst bei den EV1 und bei allen Energieversorgern anschauen. Die haben jetzt teilweise wirklich zwei, drei Jahre Vorlaufzeit, dass sie ein Trafo bekommen, dass sie das und das bekommen. Und drum ist es in der frühen Phase, weil es jetzt ja gut ist, wenn es natürlich einen Anschub gibt. Und jetzt wir auch sehen ... ich habe einen guten Zugang zum größten österreichischen, der was das Branchenmagazin macht und habe gesagt, wenn du möchtest, kannst du uns als Firma begleiten. Monatlich machen wir eine paar Seiten Renn-Europa Reportage. Und das haben wir schon 13 Monate durchgezogen. Und das funktioniert wirklich. Ich kriege so viele Anrufe aus der Branche generell, die einfach das merken und überall kommen zu mir besichtigen, weil wir die Ladeinfrastruktur auch haben. Ich habe das erste Mal die Möglichkeit bekommen, dass ich Energie selbst erzeuge, also selbst produziere. Wir haben Logistik-Hallen. Es sind bei uns allen die Dächer voll bei uns. Gestern gerade jetzt noch Monteure oben, weil die letzten Performance Erweiterungen noch gerade passiert. Jetzt haben wir zum Beispiel 765 kW Peak drauf. Wir haben einen 1,6 kW Energiespeicher. Du musst also alles nämlich gesamtheitlich sehen. Ich kann das nicht sehen. Ich kaufe mir einen Elektro-Lkw und versuche das mit einer 32 kW Steckdose zu machen.

Katja

Schuko-Stecker

Hubert Schlager:

Da spielt es leider nicht.

Katja (26:03):

Aber wenn ich da mal reingehen darf, ist es ja vielleicht auch ganz spannend, wenn du das, Leonore ... Das ist etwas, was ich tatsächlich ein bisschen vermisste bei uns in Deutschland. Genau was Herr Schlager sagt, das systemische Denken in der Politik. Ich habe manchmal das Gefühl, auch dieses autonome Fahren, um mal ein anderes Beispiel zu nehmen. Bin ich sofort Fan von, wenn mir jemand erklärt, wo er es einsetzen will und was es lösen soll. Also ins System einzuspeisen und zu sagen ... ich sehe es halt nicht in der Stadt, aber im ländlichen Raum kann ich mir viele Dinge ... Aber viele sind sehr begeistert einfach nur von der Technik. Denken aber nicht systemisch, wo speise ich das so ein, dass es wirklich Vorteile bringt und nicht noch neue Nachteile schafft. Wie habt ihr da im Ministerium drauf geguckt? Genau was Herr Schlager gerade sagt. Das hat er von Versicherung, glaube ich, bis - was er eben auch sagte - selbst Energie erzeugen. Also da sind ja ... entwickeln sich ja, während man läuft, vielleicht auch Dinge und neue Pfade, wo man zusammen mit der Branche Dinge auch schaffen kann, die vielleicht auch ein bisschen Neuland sind, die ein bisschen Pionierarbeit sind. Und ich stelle mir das ehrlich gesagt bei allen so vor, wie bei Herrn Schlager, dass man erst mal vorsichtig anfängt und guckt, dass man auch ... man muss ja die Ware zum Menschen bringen und dass man nicht auf der Strecke bleibt. Also wie habt ihr da Infrastruktur, Fahrzeugantriebe, wie habt ihr das so im Ministerium auch zusammen gedacht? Gab es da systemische Förderungen oder wie hat man sich das vorzustellen? (...)

Leonore (27:28):

Also zuerst muss ich einmal Danke sagen dem Herrn Schlager, weil seine Energie für das Thema ist so ansteckend, die hat mich frisch motiviert.

Hubert Schlager:

Danke!

Leonore:

Und ich finde das einfach so ein schönes Beispiel. Wir diskutieren ja jetzt gerade Land auf, Land ab. Wir müssen Förderungen kürzen und zusammenstreichen. Und da sieht man einfach, was Förderungen bewirken. Die machen eine erste Hürde, die sonst unüberwindbar scheint, kleiner. Und die bringen eine Entwicklung in Gang und eine Beschäftigung mit einem Thema in Gang, die es sonst nicht gäbe. Und deswegen ist das, finde ich, einfach so ein schönes Beispiel. Und das freut mich jetzt wirklich auch, dass wir da oder ich da im Ministerium in meiner vorherigen Rolle einen Beitrag dazu leisten konnte. Und wenn der Herr Schlager jetzt ein Botschafter ist für die Sache in Oberösterreich, da gibt es ja auch viele Logistiker und Spediteure und Transportunternehmen. Also das finde ich ganz großartig.

Hubert Schlager (28:28):

Ich habe schon viele überzeugt, können Sie mir glauben.

Katja:

Das glaube ich Ihnen sofort.

Leonore (28:37):

Aber ja, es stimmt. Es ist das Ganze systemisch zu denken und aus den Silos raus zudenken und sich zu überlegen, dass man nicht einfach eine Technologie durch die andere ersetzt, sondern dass wir Dinge einfach größer, anders machen. Das ist eine ziemlich schwierige Übung. Erstens, weil es Dinge sind, die eben, wie ge-

sagt, über Silos hinausgehen. Also ich muss mich jetzt plötzlich ... mit einem Diesel-Lkw fahr ich zur Tankstelle, mit einem E-Lkw muss ich mich jetzt trotzdem, muss ich mich plötzlich damit beschäftigen, ist mein Anschluss, meine Anschlussleistung stark genug für den Lkw? Oder wie komme ich dazu? Oder ... Wenn man Verkehrspolitik machen will, die nicht nur sozusagen Probleme auf eine andere Ebene verlagert, sondern gesamthaft löst, dann muss man sich eben überlegen, das Thema „Verkehr vermeiden“ kann ich nicht ausklammern. Das Thema „Verkehr verlagern“ kann ich nicht ausklammern, weil wenn ich es am Ende besser machen will, ich habe die Ressourcen nicht, dass ich das einfach ... ich alles andere unangetastet lasse. Und sich diese unbequemen Fragen auch zu stellen, zuerst einmal auf einer strategischen Ebene und dann zu schauen, was heißt das dann für mich in meiner Politikgestaltung oder in meiner Fördergestaltung? Das ist in der Tat eine Aufgabe. Wir haben das zum Beispiel so gemacht, dass wir uns einerseits Beiräte organisiert haben und Beirätinnen aus der Praxis, aus der Theorie, aus den unterschiedlichen Sektoren, dass wir gesagt haben, okay, wenn wir jetzt ein Förderinstrument machen, dass aus der Innovationsabteilung kommt, dann müssen die aber mit der Verkehrspolitik, mit der Mobilitätsabteilung, mit der Energieabteilung sich abstimmen, weil sonst fördern wir was, was wir hinten auch nicht liefern können, bis hin zu, das sind Instrumente, die lernen. Das setzt man auf, und man muss bereit sein, auch ein Jahr später zu sagen, okay, das hat nicht funktioniert, das hat schon funktioniert, da müssen wir nachschärfen, damit es gut wird, weil wir sind mitten in einem großen Umstellungsprozess und da darf man lernen und das ist nichts Böses, sondern was komplett Natürliches. Das ist kein politisches Versagen, sondern das heißt einfach, gemeinsam sind wir drauf gekommen, es geht besser und es muss

besser gehen und diese Offenheit, sich auch im Politikbetrieb zu erhalten, ist, glaube ich, eine Übung, die uns allen gut tut.

Katja (31:01):

Das heißt, also unternehmerischer Mut trifft da auf politischen Mut und man geht zusammen und weiß vielleicht den dritten Schritt nicht, aber den zweiten Schritt nicht. Also wie haben Sie das empfunden, Herr Schlager? Also wie war so ... also ich finde es schon bemerkenswert, dass diese Nutzfahrzeugbranche so viel offener zu sein scheint, aber das liegt wahrscheinlich an dem, was Leonore gesagt hat, dass man da eine Excel-Tabelle hat, wo einfach rauskommt, am Ende ist es billiger, und ich kann mir sogar selbst die Energie ja schaffen. Gab es da auch so bestimmte Momente, weil ... also eine Sache, an die ich mich so erinnere, war bei uns im Fahrbetrieb, war das Fahrpersonal erst super skeptisch, weil für die ja auch Routinen sich verändern. Also ich bin jetzt einfach mal auf dem ganz basischen Grund sozusagen, wie sind Sie mit Ihren Leuten damit umgegangen? Also es ist ja auch eine Kommunikationsherausforderung, dass der Chef begeistert ist, haben Leonore und ich jetzt ja schon festgestellt, aber vielleicht ist das nicht jeder in der Werkstatt oder jeder, der das Lenkrad hält. Also wie sind Sie da als Chef auch, der Motivator innen drin im Betrieb gewesen?

Hubert Schlager (32:08):

Ja, ein bisschen, glaube ich, die Angst zuerst genommen. Also vor dem, ich habe nur zu dem gesagt, okay, das ist ein ganz normales Fahrzeug und vor allem, wenn wir die ersten Tests gemacht haben und das war noch gar nicht so einfach, weil wie man so einen Test-LKW kriegt, haben die ersten Prototypen ... haben wir zum Beispiel selbst noch keinen richtigen schnellen Stromanschluss gehabt, haben wir eine Ladesäule bekommen, so eine mobile Ladesäule und das haben wir über den Tag nie geschafft, den LKW voll-

zuladen und sind trotzdem gefahren. Da haben wir zum Beispiel ein Erlebnis gehabt, der ist beim Zurückbringen vom LKW mit einem Prozent am Ladetor gestanden, und dann ist der LKW stehen geblieben, also direkt vor dem Tor um drei, vier in der Früh und dann haben sie ihn reinschleppen müssen zur Ladesäule. Also solche Sachen sind gestanden, aber du musst deinen Mitarbeitern ... darum bin ich ein Verfechter, dass man die Batterie nicht zu klein machen darf. Das ist jetzt oft eine große Diskussion, weil wenn du jetzt, weiß ich nicht, 300 Kilometer fahren kannst und du weißt, 320 Kilometer ist deine Range, funktioniert das sehr schwierig, weil die Fahrer sind sehr sensibel. Also sie werden richtig zu Eco-Fahrern, das machst du mal in der E-Mobilität, weil sie einfach die direkte Ansprache haben. Beim Diesel ist uns egal. Also es war interessant, wie wir die ersten Anrufe bekommen. Wir fahren eine Linie, zum Beispiel Oberösterreich-Salzburg und der weiß, der Fahrer kommt immer mit ... normalerweise jetzt bei Schönwetter, die haben da begonnen im März, April und war immer, also quasi mit 55 Prozent ist er angekommen, und auf einmal hat es da stark geregnet und starker Gegenwind und kommt er mit 45 Prozent dann. Beim Diesel fällt dir das nicht auf, ob der gerade jetzt bei einem LKW-Start 25, 28 Liter braucht oder 30 Liter braucht. Und da merkst du es sofort, darum ist es einfach so sensibel. Und wir haben natürlich ... also sehr viele haben es total gut angenommen und sind ... also jetzt sagen die, die sich darauf eingelassen haben, also die sind wirklich ab und zu böse, weil wir sie mit einem Diesel fahren lassen. Weil sie sagen, okay, ich mag nur mehr elektrisch fahren. Und wir haben aber auch noch andere, muss ich ganz ehrlich sagen, einer ist reingekommen und hat gesagt, Chef, wenn du das durchziehst - weil ich hab dann natürlich propagiert, hab gesagt, bis 2030 wird bei uns die ganze Flotte auf elektrisch umge-

stellt - hat er gesagt, dann muss ich mal ab 2030 einen neuen Job suchen. Aber natürlich, das versuche ich jetzt auch, sukzessive einfach mal reinzubringen, ja, weil es sind Erfahrungswerte, es sind nur Ängste, ja. Es ist machbar und wir sind natürlich ... vielleicht kann ich jetzt groß reden, sage ich jetzt mal, weil ich sage, für einen Fernverkehrsfechter schaut die Range noch ganz anders aus, ja. Denen sage ich immer, bitte überlegt's euch, sichert euch einmal den Stromanschluss, der dauert eher drei Jahre und ihr müsst es mal Vorbereitung leisten und schaut es mal, dass man sich zwei, drei mal anschafft, weil jeder hat irgendwo kürzere Touren, dass ihr einfach damit umgehen lernt. Aber in zehn Jahren erreicht euch dieses Thema, unweigerlich, ja. Und wie gesagt, und so ist es auch mit den Fahrern und wie gesagt, die, was sich darauf einlassen, die sind wirklich begeistert, einfach weil es für sie viele Vorteile hat. Es ist ruhiger, es ist angenehmer zu fahren, es ist einfach, wie soll ich sagen, ruckelfrei, also du kannst mit einem Diesel-Pkw so viel blöder fahren, als mit einem Elektro-Lkw, ja, das kann man gar nicht sagen. Und wir sehen es doch, dass die Vorbehalte, wie es war, das gesagt haben, mehr Reifen, Verschleiß und solche Sachen, haben sich bei uns, bei allen nicht bewahrt. Wie gesagt, die ersten haben schon 170.000 Kilometer, hat schon einer drauf, also einer von denen, ja. Und da merkst du schon, ja, es ist eigentlich nicht anders, wie beim Diesel bei uns.

Leonore (35:55):

Wie wir die Förderung konzipiert haben, vor ein paar Jahren, haben wir uns speziell vorgenommen, wir wollen wirklich in allen Sektoren der Nutzfahrzeuge Vorzeige-Beispiele schaffen. Also man könnte natürlich sagen, wir machen jetzt einfach die kleinen Nutzfahrzeuge und die Paketzusteller, die Postler und Postlerinnen, die stattdessen wir jetzt einmal aus und der Rest zu komplex, zu schwierig,

zu sonst was. Aber ich glaube, es ist total wichtig, dass man auch die großen Lkw, dass man auch die Sonderfahrzeuge emissionsfrei aufbaut. Wir haben wirklich alles auf allen Kategorien gefördert, weil ich glaube, der Herr Schlager gerade was extrem Wichtiges gesagt hat. Wenn man es einmal erleben kann und wenn man es sehen kann und wenn man es ausprobieren hat und wenn der Herr Schlager sagt, es funktioniert und nicht nur ich oder die Katja Diehl sagt, es funktioniert, dann hat es eine enorme Strahl-Kraft. Und deswegen war es uns so wichtig, wirklich über alle Kategorien zu fördern. Und das kriegt ja auch, gerade in einem Bereich, der auch einen durchaus schnellen Umsatz hat von Fahrzeugen oder schnelleren zum Beispiel als im Privatbereich, schnell auch eine Hebelwirkung. Wir haben allein mit dem ersten Fördercall die neue Zulassungsrate an emissionsfreien Fahrzeugen versiebenfacht. Jetzt sagt das allein schon, dass es vorher quasi keine emissionsfreien Fahrzeuge gegeben hat. Aber trotzdem, man kann hier wirklich schnell auch in die Höhe kommen. Und das Zweite, ich möchte einfach gerne eine Geschichte hinzufügen zu dem, was der Herr Schlager erzählt hat über die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Weil ja, da braucht es Menschen, die auf allen Ebenen vorangehen und Mut machen auf diese Veränderung und Mut machen aufs Dabeisein, um für eine bessere Zukunft zu arbeiten. Und zwar ganz egal, ob es in der Politik ist oder in einem Transportunternehmen. Aber ich war dann einmal einen Lebensmittel Einzelhändler besuchen, einen großen, der seine Flotte umstellt, mit Ladestation, LKW etc. Und dann kamen die zwei Fahrer, die gerade zuletzt damit gefahren sind. Und jetzt habe ich mir gedacht, okay, ich möchte die Zwei fragen, wie es ihnen gefällt. Und habe ein bisschen Sorge gehabt sozusagen, was kommt jetzt und was kommt alles Kritisches. Und er hat so eine schöne Geschichte er-

zählt, weil er hat gesagt, für ihn eine der schönsten Benefits ist, er kann den Motor einschalten und seine Fahrerkabine vorheizen oder vorkühlen. Und das könnte er nie mit einem Diesel LKW, weil das ist sein Arbeitsplatz, das ist sein Büro, das ist sein Pausenraum, also vielleicht nicht sein Pausenraum, aber trotzdem, in dem verbringt er so viel Zeit. Und das ist so ein Sprung an Arbeitsqualität für ihn. Und es ist ein Mini Aspekt und nicht der entscheidende. Aber er zeigt einfach, Veränderung kann wirklich schön sein. Man muss sich drüber trauen, über diesen Moment. Und dass es cool beschleunigt, war dann der zweite Satz.

Katja (38:58):

Da haben Herr Schlager und ich ja auch darüber gesprochen. Das fand ich auch ganz interessant, weil bei den Pkw ist das tatsächlich ein Problem, dass sie mehr Reifenabrieb machen, weil sie durch die Batterie so schwer werden und weil sie natürlich auch, ich habe ja dieses Wort „maximal eventuell Bedarfs-Pkw“. Also das ist, also auch was hier bei mir in Hamburg rumfährt, das ist kein Alltagsgebrauch, das ist immer noch Pkw und man will das haben und man will das zeigen. Und das ist wirklich bei den ersten Studien, die jetzt gemacht worden sind, leider wirklich ... Also das finde ich so schade, dass so eine neue Technologie nicht auch ein Umdenken da bringt, dass man auch so etwas wie wie den Mikroplastik-Einrieb in die Umwelt da vermindert. Aber da haben Sie, Herr Schlager, ja direkt dagegen gehalten, haben gesagt, nee, nee, nee, Frau Diehl, also bei den Lkw, da sind wir schon dabei, auch mit den Reifenherstellern. Vielleicht mögen Sie das kurz verkürzen, weil es ist ... nur mal erzählen, weil das ist für mich tatsächlich auch was, wo sich verschiedene Bereiche auch anregen können, diese Vorteile zu heben. Weil in der Pkw-Branche ist das jetzt auch angefangen, ist dieselbe Firma, glaube ich, die dahinter steckt. Aber ich finde

immer ganz erstaunlich, gerade weil, glaube ich, im Nutzfahrzeugbereich auch so hingeguckt wird, was da passiert, dass da manche Dinge gar nicht- ich sage jetzt mal böse- aus Öko heraus passieren, sondern eher aus einem Pragmatismus. Dann halten wahrscheinlich ja auch die Reifen länger, würde ich mir so als Laien so denken. Vielleicht mögen sie das kurz mal erzählen.

Hubert Schlager (40:25):

Ja, wir checken gerade für Continental zum Beispiel machen wir gerade Reifentests auch. Also da merkt man einfach beim Lkw, du kannst mit einem Pkw ... natürlich ist das Beschleunigen, wie Frau Gewessler gesagt hat, ist natürlich ein Thema und auch oft für Auto-Enthusiasten natürlich sicher das Thema, dass er auf Elektro spricht. Bei uns ist das so, die sind alle so programmiert, dass du eigentlich so quasi ... du hast eine zügige Beschleunigung, aber ich könnte zum Beispiel gar nicht das. Und drum ist das andere, es war zum Beispiel noch ein Gedanke, dass die Kurvengeschwindigkeiten höher werden. Das ist anscheinend beim Elektro-Pkw auch dann so. Das ist beim Pkw auch nicht. Das Einzige, was wir gesehen haben, zum Beispiel war, dass der Abrieb zum Beispiel, da die Batterien schwerer sind, nach innen eher geht. Der fährt sich so ein bisschen mehr nach Keil mäßig ab. Das müssen sie jetzt quasi ... beim Elektro-Lkw kann sein, dass die nächste Reifengeneration innen eigentlich dann verstärkt ist. Und so das sind so die ersten Erkenntnisse, was man daraus hat. Und das ist eigentlich, ja, recht spannend.

Katja (41:27):

Und wenn wir zum Abschluss kommen, würde ich jetzt nochmal das Schöne, dass der Herr Schlager in der Vorbereitung schon ist mit der nächsten Generation ... Ich habe sogar seine Frau als Tochter missgedeutet, weil sie so jung aussieht auf dem Foto, was

man bei Ihnen auf der Webseite findet. Und ich finde es total toll, dass es die Tochter ist, die da in die Fußstapfen vom Papa tritt. Das ist ja in dem Bereich auch nicht unbedingt ... ja, ist halt auch eine Männerdomäne, um es mal kurz zu fassen. Wie ist da die Vorbereitung und wie ist vielleicht auch so ein bisschen der Antrieb, genau den Weg so zu gehen, wenn man da eine Tochter hat, die das Unternehmen auch übernehmen wird?

Hubert Schlager (42:07):

Ja, es ist sicher für eine Frau ein bisschen herausfordernder. Darum haben wir uns auch zum Beispiel zum Ziel gesetzt, wir ... Unsere Tochter ist jetzt 30 und seit über zehn Jahren im Betrieb. Und wir haben vor fünf Jahren begonnen, den Übergabe-Prozess zu starten und zu bearbeiten, also mit Coachings und, wie gesagt, unsere Strategiearbeit und führen sie überall ein. Und das wird noch fünf Jahre dauern. Wir haben uns zehn Jahre dafür vorgenommen. Und so, glaube ich, kannst du in einem Betrieb hervorragend in die nächste Generation führen. Das ist ja sehr oft auch bei Handwerksbetrieben: wenn zu spät begonnen wird, wenn du das sagst, dass du ... in einem halben Jahr musst du den Betrieb übernehmen. Da sind alle überfordert. Und das braucht einfach seine Zeit. Und das ist, glaube ich, bei uns einfach sehr, sehr gut gelungen. Und das gehört einfach dazu.

Katja (42:58):

Ja, schön. Und Leonore, dich würde ich zum Abschluss bitten, weil ich weiß, du kannst das gut. Es ist ja gerade in Deutschland und Österreich nicht so einfach, die Fahne für den Klimaschutz, für eine lebenswerte Zukunft hochzuhalten. An deiner Person sieht man ja, du bist noch da, du bist immer noch politisch tätig, hast jetzt sogar ein neues Amt da auch übernommen. Was sagst du Leuten wie mir in einer Zivilgesellschaft oder auch an Menschen,

die im Ehrenamt dafür tätig sind? Warum lohnt es sich, dran zu bleiben, auch in Zeiten oder vielleicht auch gerade in Zeiten, wo es gerade ein bisschen mehr Widerstand gibt, das Richtige zu tun?

Leonore (43:34):

Wir sitzen hier in einer sehr ungewöhnlichen Combo. Die drei Menschen, die hier in diesem Podcast über ein gemeinsames Thema sprechen, die würde man im Normalfall vielleicht nicht an einem Tisch vermuten. Und das ist immer wieder extrem bestärkend für mich, an wie vielen Ecken und Enden dieser Republik, aber auch in der Bundesrepublik Deutschland, Menschen sich dafür einsetzen, dass es in Zukunft besser wird. Also niemand von uns, egal wo, ob es in der Zivilgesellschaft ist, in der Wissenschaft ist, in der Politik ist, bei den Unternehmerinnen und Unternehmern ist, ist allein auf weiter Flur, sondern es gibt ganz, ganz viele andere, die mitkämpfen. Und das nicht aus den Augen zu verlieren, ist, glaube ich, enorm wichtig, gerade in Zeiten, wo der Gegenwind rauer wird. Und ja, wir sehen das in Österreich, wir sehen das in Deutschland. Da ist also in Österreich gerade in der Budgetdebatte der Abrissbagger im Klimaschutz unterwegs. Da wird einfach gekürzt, gekürzt, gekürzt und zusammengestrichen und am Ende Zukunft weggespart. Aber gerade wenn es so ist, gerade wenn die Situation so ist, dann braucht es Menschen, die sich unterhaken und die sich, die sich gemeinsam auf den Weg machen und sagen, wir wollen in eine gute Zukunft gehen und nicht zurück in die Vergangenheit. Und das ist, glaube ich, unser aller Auftrag, jetzt uns da nicht zu beirren lassen, weil gerade jetzt ist es wichtiger denn je, weil sonst ... Schauen wir uns die Weltlage gerade an. Und ich kann das total verstehen, wenn man manchmal das Gefühl hat, okay, mir ist jetzt alles zu viel zwischen Trump und Putin und den deutschen und österreichischen Politikern am rechtsextremen

Rand. Aber wenn wir nicht Kurs halten, dann übernehmen die die Bühne. Und das bin ich nicht bereit zuzulassen, weil es so viele Menschen gibt, die darauf bauen, dass wir gemeinsam in eine gute Zukunft gehen und die auch den Einsatz auf den unterschiedlichsten Ebenen brauchen. Weil ich glaube, was ganz viele Menschen jetzt auch spüren und was ich auch aus der Wirtschaft wirklich jetzt sehr stark gespiegelt kriege, ist, wir haben uns auf einen Weg eingelassen, wir haben uns Ziele gesetzt. Wir sagen 2030, 2040 100 Prozent erneuerbaren Strom, Klimaneutralität. Wir bauen drauf, dass diese Bedingungen bleiben und was wirklich kontraproduktiv ist, und zwar nicht nur für den Klimaschutz, sondern für Arbeitsplätze in der Region, für die Wirtschaft, für die Unternehmen, für uns alle, ist, wenn die Bedingungen für diesen Umstieg so verschlechtert werden, wie es jetzt in Österreich gerade passiert, da müssen wir einfach gemeinsam dagegen halten, weil da geht es um zu viel. Und deswegen freue ich mich, dass wir heute in so ungewöhnlicher Combo ein ungewöhnliches Thema vielleicht diskutiert haben. Ich wünsche der nächsten Generation Zukunftskämpferinnen in der Firma Schlager schon jetzt das Beste.

Hubert Schlager (46:40):

Dankeschön. Ja, was ich so noch sagen wollte dazu, ist, wir brauchen einfach Planungssicherheit. Ja, das ist zum Beispiel, weil ich sage jetzt mal, zum Ehrlich, wenn jemand sagen würde, wir würden die Mautreduktion zum Beispiel streichen, ist das Thema wieder verschoben. Ich sage mal, es ist nur verschoben. Ja, du kannst es, sage ich mal, du kannst es vermindern, also die Geschwindigkeit vermindern, aber du kannst es nicht mehr verhindern, weil durchsetzen wird sich diese Technologie. Das ist eindeutig. Das Einzige, was auch noch verhindern kann, ist, wenn die öffentliche Ladeinfrastruktur nicht auf ein vernünftiges Niveau kommt. Wir sind jetzt

gerade auf dem Niveau, wo die Handys waren, bevor quasi die Roamingkosten sind. Die Roamingkosten machen es ja so teuer. Ja, also ich habe nicht geglaubt, dass ich mir 15 verschiedene Karten anschaffen muss, weil mit einer Karte komme ich nicht durch. Dann zahle ich so viel. Ich muss mit jedem einzeln verhandeln. Dann bekomme ich halbwegs vernünftige Preise. Bin zwar noch immer teurer. Ich habe es noch bei keinem geschafft, dass ich mal unter dem Diesel bin. Ich brauche zum Beispiel zurzeit 30 Cent netto, brauche ich an der Ladesäule, dann bin ich gleich mit dem Diesel. Wenn ich das nicht schaffe ... Und das sind solche Sachen. Ich bin jetzt schon auf 33 Cent zum Beispiel netto. Habe ich schon geschafft. Bin ja noch leicht teurer als der Diesel, wenn ich auswärts tanke. Aber ich selbst tanke 97, 98 Prozent zu Hause. Also von dem ist mir das wieder egal. Da schaffe ich es, einen Kostenvorteil zu machen. Und das sind so Sachen. Aber ich glaube, die Zeit spielt für uns. Ich glaube, man darf auch nicht ... Das ist oft, glaube ich auch, kommt mir in der politischen Diskussion vielleicht auch vor, dass man vielleicht zu oft zu schnell die Nerven verliert. Also ich bin da total positiv eingestellt, weil alleine zum Beispiel, weil Sie autonomes Fahren noch angesprochen haben, Frau Diehl erst, weil ich letzte Woche habe ich mir gerade angehört, da gesprochen darüber, wie autonomes Fahren zum Beispiel dann für Senioren interessant wird. Und das habe ich so gar nicht noch gar nicht bedacht. Wenn der seinen Führerschein verliert und er kann zum Beispiel bei uns noch sein autonomes Taxi rufen und einkaufen fahren. Sensationell. Also die Zukunft wird positiver. Aber wie gesagt, zurzeit ist es an einem Scheideweg.

Leonore (48:52):

Ja, genau. Deswegen glauben wir, möglichst viele Menschen, die schauen, dass wir auf die richtige Seite abbiegen, weil es einfach

um zu viel geht. Deswegen auch ein Danke an dich, Katja, dass du da weiter aktiv bist und uns zusammenbringst, um genau das zu tun.

Katja (49:06):

Genau das ist es ja auch, diese Banden zu bilden und auch genau, was du gesagt hast, das Unterhaken überrascht dann manchmal auch positiv, wer da füreinander einsteht. Und wenn dann ein pragmatisch handelnder Unternehmer wie Herr Schlager das so deutlich auch sagt, in welche Richtung es gehen muss, wird es hoffentlich ja auch gehört. Ich danke auf jeden Fall für deine und Ihre Zeit und wünsche noch einen schönen Tag.

Hubert Schlager: Dankeschön.

Katja: Schönen Tag.