

OÖ. PLATTFORM KLIMA, ENERGIE UND VERKEHR

Zusammenarbeit von oö. Klimaschutz-, Energie- und Verkehrsinitiativen
4890 Frankenmarkt, Hauptstr. 78
Sachbearbeiter: Peter Baalman, ebenda, 0699/10363695
www.fahrgast-ooe.at (Verkehr), <http://ksi.jimdo.com> (Klima, Energie)

Schriftliches Verkehrs- Klimaschutz- u. Energiehearing anl. Bundespräsidentenwahl 2016

Die Plattform hat den Kandidat(inn)en um das Amt des (der) Bundespräsidenten(-in) einen Fragenkatalog zum Thema „Öff. Verkehr – Klimaschutz – Energie“ übermittelt. Wenngleich das Staatsoberhaupt für die Tagespolitik nicht unmittelbar zuständig ist, so übt der (die) Amtsinhaber(in) dennoch eine wichtige Rolle in der politischen Landschaft aus und es ergeben sich damit sehrwohl Berührungspunkte. Weiters hat er (sie) eine große Vorbildwirkung aus u. eine hohe moralische Autorität in der Bevölkerung.

*Wir wollen als **überparteiliche** Organisation mit dieser Fragebogenaktion und nunmehrigen Presseaussendung **den verkehrs- u. energiebewegten Bürgern die Wahlentscheidung erleichtern**, zumal auf diese Aspekte seitens der Medien nicht bzw. kaum eingegangen wird. Einerseits kommt im Wahlkampf selbst dieses Thema kaum zur Sprache, andererseits gehen die Medien weitaus mehr auf ideologische Standpunkte ein. Es wird aber mit unserer Befragung den Kandidat(inn)en selbst signalisiert, daß es Bürger gibt, denen dieser Themenbereich besonders wichtig und auch wahlentscheidend ist. Gerade Klimaschutz u. Energie-, somit in der Folge auch Verkehrspolitik, sollten angesichts **immer dramatischer zu Tage tretenden Klimawandels bereits jetzt** zu den wichtigsten Politikfeldern gehören!*

Die Kandidaten Hofer (www.norberthofer.at), Hundstorfer (<https://www.rudolfhundstorfer.at/>), Khol (<https://www.andreaskhol.at>) u. Van der Bellen (<https://www.vanderbellen.at/>) haben die Fragen einzeln beantwortet, Frau Griss hat eine kompakte Stellungnahme übermittelt; seitens Lugner ist trotz Urgenz keinerlei Reaktion gekommen.

Für die Plattform: Peter Baalman e.h.

Kandidatin Griss:

*„Zu Ihren Fragen kann ich Ihnen mitteilen, dass Irmgard Griss eine begeisterte Benützerin der **Öffentlichen Verkehrsmittel** ist und dass sie in der Innenstadt sehr viel zu Fuß geht.*

*Frau Griss fährt auch sehr gerne Zug und verzichtet wenn immer möglich auf das Auto. Der Schutz unseres Klimas ist Irmgard Griss ein besonderes Anliegen. Als Bundespräsidentin würde Sie darauf hinwirken, dass Österreich eine ambitionierte Umwelt- und **Klimapolitik** verfolgt. Die Nutzung von Erneuerbaren Energien ist davon ein wichtiger Bestandteil. Im Allgemeinen gilt es darauf zu achten, den Ressourcenverbrauch und den Ausstoß von CO2 so weit wie möglich zu reduzieren.*

*Wie sie bereits angesprochen haben liegt die **Verkehrspolitik** nicht in der unmittelbaren Kompetenz der Bundespräsidentin. Frau Griss ist eine regelmäßige Nutzerin Öffentlicher Verkehrsmittel und würde als Präsidentin mit Sicherheit zum Ausdruck bringen, wie wichtig eine funktionierende Öffentliche Infrastruktur für den Klima- und Umweltschutz, aber auch für die Wirtschaft, ist. Im Zuge ihrer Kampagne nutzt Frau Griss regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel und würde das sicherlich als Bundepräsidentin auch weiterhin tun.*

*Der **Klimawandel** ist ein ganz, ganz wesentliches Thema. Und natürlich muss die Bundespräsidentin auch darauf hinweisen, dass man sich hier damit befassen muss. Natürlich ist das etwas, dass man ansprechen muss. Die Verantwortung für die Realpolitik liegt auch hier allerdings bei Regierung und dem Nationalrat.*

Wir möchten Sie auch auf unsere Website www.griss16.at hinweisen, unter der Rubrik "Häufige Fragen" finden Sie die wichtigsten Positionen von Irmgard Griss zusammengefasst.“

Zum Kandidaten Lugner:

Die Plattform verweist auf einen einen vielsagenden Pressebericht, in dem über eine Wahlkampftour in der Wiener U-Bahn berichtet wird:

"Normalerweise fahre ich mit dem Auto oder mit dem Taxi", sagt Richard Lugner, als wir das selbst ernannte "First Couple" bei der Station Burggasse treffen. Er gekleidet wie ein Sir, sie knallgelb. Die mangelnde Öffi- Routine zeigt sich erstmals am Fahrscheinautomaten. Erst nach vier Minuten hat Lugner das Ticket in der Hand. Beim "Zwicken" das nächste Problem. "Richard, du hast keinen Stempel drauf", wird Cathy ungeduldig und laut. Schuld: ein defekter Entwerter. Sie zwickt für ihn.

Weiters weisen wir darauf hin, daß Lugner in früheren Wahlkämpfen mehrfach den unzureichenden Ausbau der Straßen beklagt

hat u. daß auf seiner Kandidatenliste Mitglieder der ehem. Autofahrerpartei aufschienen.
Lugner spricht sich jedoch gegen das Freihandelsabkommen TTIP aus (s. www.lugner.at/lugner_for_president.html).

Öffentlicher Verkehr

1. **Sind Sie bereit, – nach dem Vorbild Ihrer Schweizer Amtskollegen - auf den Dienst-Mercedes zu verzichten und die dienstlichen Fahrten – soweit möglich - mit Öff. Verkehrsmitteln (kurz ÖV) vorzunehmen?** (Dr. Rudolf Kirchschräger war der letzte Bundespräsident, der regelmäßiger ÖV-Benutzer war.)

Hofer:

Prinzipiell ja, aber da ich an einer inkompletten Querschnittslähmung leide und zahlreiche Bahnhöfe aber auch Züge nicht barrierefrei bzw. behindertengerecht sind, fällt es mir schwer, alle Wege öffentlich zurückzulegen.

Hundstorfer:

Wenn es mir zeitlich möglich ist, fahre ich sehr gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dienstliche Fahrten werden jedoch meist aufgrund der Zeiteffizienz per Dienstfahrzeug erledigt. Ebenso ist der Sicherheitsaspekt ein Punkt der nicht vergessen werden darf.

Khol:

Für mich gilt schon immer: lebe das, was du predigst! Das habe ich in meiner politischen Laufbahn mehrfach unter Beweis gestellt. Ich werde ein Bundespräsident mit ökologischer Verantwortung sein und nach diesem politischen Selbstverständnis auch mein Amt führen. Bereits bisher nutze ich oft die U-Bahn und werde es als Bundespräsident wie Heinz Fischer halten, der auch für Dienstreisen den Railjet nützt. Gleichzeitig muss klar sein, dass ein Staatsoberhaupt vor allem bei öffentlichen Auftritten und Staatsbesuchen auf Verkehrsmittel zurückgreifen muss, die der wichtigen repräsentativen Funktion seines Amtes gerecht werden.

Van der Bellen:

Ich bin begeisterter Nutzer der Öffentlichen Verkehrsmittel und werde auch weiterhin so viele Strecken wie möglich mit Öffentlichen Verkehrsmitteln absolvieren.

2. **Werden Sie in der Funktion Ihres Amtes bei wichtigen Verkehrs-Großveranstaltungen (z.B. Eröffnung neuer Bahnstrecken od. Bahnhöfe; Streckenjubiläen) anwesend sein und dabei selbst mit ÖV anreisen bzw. die Entscheidungsträger (politische Prominenz) dafür sensibilisieren?**

Hofer:

Es ist für körperlich behinderte Menschen nicht immer möglich, ÖV zu benützen. Bei Eröffnungen werde ich versuchen, selbst anwesend zu sein und auch hohe Repräsentanten für den öffentlichen Verkehr zu begeistern, denn es braucht Vorbilder um ein Umdenken zu erreichen.

Hundstorfer:

Als Bundespräsident ist es wichtig bei solchen Veranstaltungen dabei zu sein, denn das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz in Österreich ist eine große Errungenschaft der letzten Jahre. Die Anreise per ÖV hängt natürlich wieder vom zeitlichen Aspekt ab. Wenn die Möglichkeit besteht, werde ich jedoch versuchen öffentlich anzureisen, auch um ein symbolisches Zeichen zu setzen.

Khol:

Es zählt zu den wichtigen Aufgaben eines Bundespräsidenten, bei Veranstaltungen, die eine besondere Bedeutung für unser Land haben, im Rahmen seiner zeitlichen Kapazitäten persönlich anwesend zu sein. Das gilt auch für wichtige Verkehrs-Großveranstaltungen.

Van der Bellen:

Über die Anwesenheit bei bestimmten Terminen kann ich zum jetzigen Zeitpunkt natürlich noch keine Auskunft geben. Auch hier gilt jedoch, dass ich möglichst viele Strecken öffentlich zurücklegen möchte und gerne auch „Werbung“ dafür mache

3. **Werden Sie Ihren Einfluß geltend machen, in Ihrem Wirkungsbereich die Benützung des ÖV zu forcieren, z.B. durch Initiierung von ökologischen Veranstaltungen, Einwirken auf die Handhabung von Dienstwagen bei den Ministerien u.a. ?
Wenn ja, wie wollen Sie dies erreichen?**

Hofer:

Ich bin ein starker Befürworter der Elektromobilität und habe in meiner Funktion als Dritter Nationalratspräsident bereits versucht, auf ein Elektroauto als Dienstwagen umzusteigen. Leider war dies - aus Kostengründen – bislang nicht möglich. Zu Bedenken ist auch, dass die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel beispielsweise für Mitglieder der Bundesregierung mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko verbunden ist.

Hundstorfer:

Ich werde auf jeden Fall versuchen, für die stärkere Benutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln zu mobilisieren. Ich denke hier sollte der Fokus auf Bewusstseinsbildung gelegt werden.

Khol:

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist vor allem im ländlichen Raum wichtiger Bestandteil einer klimafreundlichen

Politik, zu der ich mich gleichermaßen verpflichtet fühle wie zur persönlichen Wahlfreiheit bei Verkehrsmitteln. Ich sehe mich als Bundespräsident vor allem als Bürgervertreter, der Zukunftsthemen in die öffentliche Debatte einbringt und persönliche Kontakte zu Entscheidungsträgern nützt, um diese Themen auf höchster Ebene anzusprechen.

Van der Bellen:

Ich habe immer schon auf die Vorteile des Öffentlichen Verkehrs hingewiesen und würde das selbstverständlich auch als Bundespräsident weiterhin tun. Es liegt mir jedoch fern, anderen Menschen vorzuschreiben, wie sie etwa ihre Dienstwagen nutzen.

4. **Werden Sie bei wichtigen verkehrspolitischen Weichenstellungen (z.B. ÖBB-Struktur, Änderungen bei Regionalbahnen, wie Übernahme durch die Länder) bzw. massiven Auswirkungen des Verkehrs auf viele Bürger Österreichs (z.B. drohende Einstellung von Regionalbahnen) Ihre Stimme erheben bzw. sich dazu auch persönlich (konkret) einbringen?**

Hofer:

Ich werde als Bundespräsident in engem Kontakt mit der Bundesregierung stehen und auch hinsichtlich des Ausbaus des ÖV versuchen, positiv auf diese einzuwirken. Ich selber lebe im Südburgenland, einer jener Regionen Österreichs, die öffentlich teils schlecht angebunden ist und ich weiß, was das für jene Personen bedeutet, die kein eigenes Auto haben. Deshalb habe ich mich auch bisher schon intensiv für die Attraktivierung von Regionalbahnen stark gemacht

Hundstorfer:

Wenn eine solche Änderung massive Auswirkungen auf eine große Gruppe von Menschen hat, dann werde ich mich als Bundespräsident einbringen und für eine Lösung, die im Sinne aller Beteiligten ist, plädieren.

Khol:

Der Bundespräsident nimmt im politischen Gefüge die Rolle eines Mediators und Verbinders ein. Vor allem in Zeiten großer Unsicherheit und politischer Krisen tritt er als Stabilitätsfaktor auf. Aktive Tagespolitik ist zwar nicht primärer Job des Bundespräsidenten, ich werde aber darauf einwirken, dass vereinbarte Projekte des Regierungsprogramms konsequent umgesetzt werden. Stillstand ist für mich keine Option. Daher werde ich die Regierung regelmäßig in die Hofburg einladen, um zu klären: Was sind die Fortschritte? Wo kann der Bundespräsident helfen, dass bestimmte Punkte schneller umgesetzt werden? Das betrifft natürlich auch große Infrastrukturprojekte.

Van der Bellen:

Der Bundespräsident ist kein „Ersatzbundeskanzler“. Insofern fallen derartige Entscheidungen gar nicht in seinen Kompetenzbereich. Davon unabhängig werde ich mir aber die Freiheit, eine persönliche Meinung zu gesellschaftlich relevanten Veränderungen zu haben und diese gelegentlich auch zu äußern, mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr abgewöhnen.

5. **Öff. u. internat. Fernverkehr: Hat für Sie (neben dem Ausbau der Zulaufstrecken nach Wien) auch der Ausbau der inneralpinen Bahnstrecken (z.B. zweigleisige, schnellzugtaugliche Pyhrnbahn Linz – Graz) bzw. des internationalen Fernverkehrs (z.B. Linz – Budweis – Praha/Prag, Villach – SLO, Villach – Italien) große Bedeutung? Sehen Sie im gut ausgebauten europäischen Schienen-Fernverkehr eine Alternative zum immer stärker steigenden Flugverkehr?**

Hofer:

Die Frage, ob inneralpine Zugstrecken eine Alternative zum Flugverkehr bieten können, ist wohl am ehesten über den Fahrpreis zu regeln. Solange Flugtickets günstiger sind als so manche Bahnkarte, wird sich diese Frage nicht stellen. Was es braucht, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, idealerweise ohne fossile Energieträger, mit fairen Fahrpreisen. Die FPÖ tritt schon länger für regelmäßige Direktverbindungen zwischen den österreichischen Hauptstädten (v.a. Graz-Linz) ein.

Hundstorfer:

Der Ausbau des europäischen Fernverkehrs ist auf jeden Fall zu befürworten und zu unterstützen, da dieser nachhaltiger als der Flugverkehr ist.

Khol:

Besonders eine bessere infrastrukturelle Anbindung mit den Nachbarstaaten ist mir ein großes Anliegen. Aus diesem Grund werde ich mich als Bundespräsident für den Aufbau einer Metropolregion Mitteleuropa mit dem Zentrum Wien einsetzen. Ziel ist, dass die Zentralräume Mitteleuropas innerhalb der EU geschlossen auftreten und mit einer Stimme sprechen. Der Ausbau der überregionalen Infrastruktur unter anderem bei Zugverbindungen sollte dadurch beschleunigt werden.

Van der Bellen:

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, und zwar von Infrastruktur und Angebot, ist sicher eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Menschen vermehrt auf umweltfreundliche Transportmittel umsteigen. Eine Attraktivierung von umwelt- und klimaschonenden Transportmitteln ist daher jedenfalls ein Schritt in die richtige Richtung. Daneben bin ich fachlich natürlich ein Verfechter von mehr Kostenwahrheit im Verkehr und mehr Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern, etwa zwischen Schienenverkehr und Luftfahrt.

6. **Werden Sie als Bundespräsident-in bei einer Regierungs(um)bildung von Ihrem verfassungsmäßigen Recht Gebrauch machen, eine(n) Verkehrsminister bzw. -staatssekretär(in) ablehnen, der/die bisher als massiver Gegner des Schienenverkehrs aufgefallen ist (z.B. E. Pröll)?**

Hofer:

Nein, ich bin der festen Überzeugung, dass auch jeder Minister klüger werden kann und anhand seiner Arbeit beurteilt werden

soll. Dafür sollte er zumindest eine angemessene Einarbeitungszeit zur Verfügung haben.

Hundstorfer:

Das muss man immer im konkreten Fall prüfen.

Khol:

Als überzeugter Demokrat ist es für mich selbstverständlich, den Wählerwillen zu respektieren. Solange die Grundprinzipien unserer Verfassung geschützt und internationale Verpflichtungen eingehalten werden, wird eine Regierung, die auf Grundlage demokratischer Wahlen eine Mehrheit im Nationalrat hinter sich hat, von mir angelobt.

Van der Bellen:

Ob maßgebliche Gründe vorliegen, einen Minister, eine Ministerin nicht anzugeloben muss stets im Einzelfall geprüft werden, es wäre unseriös, an dieser Stelle darüber zu spekulieren

7. **Werden Sie im Fall von Problemen an den Staatsgrenzen, die Auswirkungen auf den internat. Öff. Verkehr haben, auf deren ehestmögliche Beendigung drängen u. einen weitgehend fahrplanmäßigen Verkehr einfordern?** (z.B. wochenlange Streckenunterbrechungen im Herbst 2015 insbes. in Salzburg, angeordnet durch die bayrische Staatsregierung)

Hofer:

Der Herbst 2015 war sicher eine Ausnahmesituation. Es war verständlich und vor allem notwendig, dass die bayrischen Behörden genau kontrollierten, wer in die Bundesrepublik Deutschland einreist. Natürlich war es für Bewohner und vor allem für Pendler eine chaotische Situation. In einem solchen Fall muss man Prioritäten abwägen. Hätte Österreich damals nicht hunderttausende Menschen gesetzeswidrig durchgeschleust, sondern diese Kontrollen bereits in Spielfeld durchgeführt, wäre den Bewohnern Vieles erspart geblieben.

Hundstorfer:

Die damalige Situation war nur schwer vorauszusehen und bedurfte deswegen schneller Maßnahmen, die oftmals in der Abstimmung und Koordination zwischen den Ländern Probleme aufwarfen. In Zukunft sind wir und auch die anderen Länder besser gewappnet und können somit auch schneller Lösungen für derartige Probleme finden.

Khol:

Grenzkontrollen innerhalb des Schengen-Raumes können immer nur vorübergehende Maßnahme in Krisensituationen sein. Derzeit haben wir eine solche Krisensituation. Aufgrund der hohen Anzahl ankommender Flüchtlinge wurde es vergangenen Herbst für Österreich, Deutschland und andere Staaten notwendig, besonders an neuralgischen Punkten Grenzkontrollen einzurichten, um den Zustrom an Menschen besser zu managen und die Sicherheit für die Bevölkerung zu gewährleisten. Für mich ist aber klar – und das werde ich als Bundespräsident besonders betonen: Grenzkontrollen sind kein Selbstzweck. Sobald

sich die Situation an unseren Grenzen normalisiert und wir die europäische Außengrenze wirksam gesichert haben, müssen innereuropäische Barrieren wieder fallen. Je früher das passiert, desto besser.

Van der Bellen:

Die Situation im letzten Jahr war zweifelsohne eine große Herausforderung – auch für den Verkehr und für grenzüberschreitende Verbindungen. Selbstverständlich würde ich die Möglichkeiten nutzen, mit den Nachbarn in Europa bestmögliche Lösungen für auftretende Probleme zu unterstützen. Es liegt jedoch nicht im Kompetenzbereich des österreichischen Bundespräsidenten, die fahrplanmäßige Abwicklung des (internationalen) Öffentlichen Verkehrs einzufordern.

8. **Werden Sie sich im Rahmen Ihrer diplomatischen Tätigkeiten mit den Nachbarländern für die Wiederherstellung grenzüberschreitender Bahn- bzw. Nahverkehrsprojekte (z.B. Laa, Fratres/Slavonice-Zlabings, Radkersburg, Pinkatalbahn – Szombathély, 3-Ländereck im oberen Mühlviertel ...) einsetzen?“**

Hofer:

Es ist mir ein besonderes Anliegen, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Wo es ein gut ausgebaut und leistbares öffentliches Verkehrsnetz gibt, wird dies auch angenommen werden.

Hundstorfer:

Das muss für jede einzelne Strecke, Basierend auf den Vorteilen bzw. Möglichkeiten die eine Wiederaufnahme der Verbindung ermöglichen könnte, gesondert überlegt werden.

Khol:

Wie erwähnt stellt der Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs eine wichtige Zielsetzung der von mir geplanten Metropolregion Mitteleuropa dar. Dort, wo dies infrastrukturell und wirtschaftlich Sinn macht, kann sich diese Kooperation auch in der Eröffnung von Nahverkehrsprojekten niederschlagen.

Van der Bellen:

Als vehementer Befürworter der europäischen Einigung und der europäischen Idee ist es für mich selbstverständlich ein Ziel, dass auch die tragfähigen "kleinen" grenzüberschreitenden Netze neu oder besser geknüpft werden, nicht nur die großen Linien.

Transitverkehr

1. Welche Lösungsmöglichkeiten sehen Sie, den LKW-Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, der ja (u.a. durch die EU-Osterweiterung) noch weiter ansteigt? Vor allem, was werden Sie tun, um den LKW-Schwerverkehr einzudämmen?

Hofer:

Es liegt nicht im Kompetenzbereich des Bundespräsidenten, den Schwerverkehr zu verhindern, aber ich sehe dieses Problem sehr wohl. Auch hier werde ich das Gespräch mit dem Parlament und der Regierung suchen. Aus meiner Sicht ist die Benachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber der Straße bei den Investitionen umzukehren, damit der Rückstand der Schiene - was Komfort und Intervalle betrifft - aufgeholt werden kann.

Hundstorfer:

Auch hier gilt es in Absprache mit den wirtschaftlichen VertreterInnen Bewusstsein für die Nachhaltigkeit von Schienenverkehr zu schaffen und einen tragfähigen Kompromiss zu finden.

Khol:

Der wachsende Schwerverkehr stellt eine enorme Belastung für Anrainer und Umwelt dar. Eine Eindämmung dieser Belastung stellt nicht zuletzt seit dem EU-Beitritt ein zentrales Thema österreichischer Europapolitik dar. Ich betrachte die Förderung großer Schienenprojekte entlang der Haupttransitrouten als nachhaltigste und beste Methode, die Belastung durch den LKW-Schwerverkehr zu verringern. Bis 2030 werden drei große Netzlücken mit Hilfe von EU-Förderungen in Österreich geschlossen: Brennerbasistunnel, Semmeringtunnel und Koralmtunnel.

Van der Bellen:

Wie erwähnt ist der Bundespräsident kein „Ersatzbundeskanzler“, weshalb konkrete Entscheidungen dieser Art nicht in seinen Kompetenzbereich fallen. Ich denke aber, dass es speziell im Zusammenwirken mit der Schweiz und anderen Alpenstaaten auch auf präsidialer Ebene Möglichkeiten der Allianzenbildung und Bewusstmachung gibt. Für die Verlagerung ist mehr Kostenwahrheit auf der Straße entscheidend, dazu wäre es unter anderem eine Weiterentwicklung der EU-Wegekostenrichtlinie sicherlich sinnvoll.

2. Wie stehen Sie zu weiteren Straßenbauprojekten (z.B. Linzer Westring, Wiener Lobauautobahn, Waldviertelschnellstraße)?

Hofer:

Gerade große Ballungszentren leiden unter massivem Verkehrsaufkommen und streben nach Umfahrungen. Solche Entscheidungen liegen im Bereich der Lokalpolitik und sind im Einzelfall zu beurteilen. In Wien hat die rot-grüne Stadtregierung beschlossen, eine sechste Donauquerung zu bauen. Bei kleinen Gemeinden sehr ich jedoch auch die

Gefahr, dass Umfahrungen zur Zersiedelung und weiteren Bodenversiegelung führen.

Hundstorfer:

Grundsätzlich ist der Ausbau der Infrastruktur etwas Positives. Dies muss jedoch immer in Abstimmung mit allen Betroffenen passieren – Dialog und Kompromiss sind hier die Schlagwörter.

Khol:

Ich setze mich für die persönliche Wahlfreiheit im Verkehr ein. Dort, wo Lücken im Straßennetz für Behinderungen sorgen, müssen sie geschlossen werden. Es wäre falsch, ein Verkehrsmittel gegen ein anderes auszuspielen. Stattdessen sehe ich die Zukunft in einer Stärkung der Intermodalität – also einer engeren Verknüpfung und leichteren Umstiegsmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie Bahn und Auto. Dies kann etwa im städtischen Nahverkehr umwelt- und klimafreundliche Lösungen zum vollen Komfort aller Verkehrsnutzer ermöglichen.

Van der Bellen:

Österreichs Problem ist sicher nicht, dass wir zu wenige hochrangige Straßen haben - im Gegenteil sind wir hier auch im europäischen Vergleich weit vorn und der Vollausrüstung sehr nahe. Wenn der zusätzliche Nutzen minimal ist oder sogar fehlt, der Schaden für Umwelt, Gesundheit und Klima aber beträchtlich ist, läge eine deutliche Änderung der Investitionsschwerpunkte nahe. Wo Naturjuwelen und Beton in Konflikt geraten, schlägt mein Herz jedenfalls klar für die Natur.

- 3. Halten Sie Autobahnblockaden in Form von Bürgerversammlungen als ein legitimes Mittel der Anrainer? Werden Sie bei Bürgerversammlungen u. -kundgebungen anwesend sein, um Solidarität mit den Hauptbetroffenen zu signalisieren u. deren Probleme vor Ort zu erfahren?**

Hofer:

Anrainerbeschwerden sind immer ernst zu nehmen. Leider werden berechtigte Anrainerproteste auch immer wieder von so genannten „Berufsdemonstranten“ ohne Bezug zur Örtlichkeit konterkariert. Ich bin ein Freund des Dialoges.

Hundstorfer:

Aktiver Protest zeugt von einer aktiven Zivilgesellschaft und einer belebten Demokratie. Die Frage ist freilich immer die nach der Wahl der Mittel und ob diese zielgerichtet oder überschießend sind. Grundsätzlich ist mir das direkte Gespräch mit den BürgerInnen sehr wichtig, denn so kann man am besten auf die Anliegen und Probleme der Menschen eingehen und eine vermittelnde Rolle einnehmen.

Khol:

Das Demonstrations- und Versammlungsrecht stellt ein grundlegendes Bürgerrecht dar und ist nicht in Frage zu stellen.

Als Bundespräsident werde ich in meiner Sprache nach außen versuchen, ausgleichend zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen zu wirken, damit Konflikte, die zu Demonstrationen führen, rasch gelöst werden können.

Van der Bellen:

Das Demonstrationsrecht ist ein hohes Gut, an dem nicht gerüttelt werden sollte. Teil meiner Amtsauffassung wäre es jedenfalls, nicht als etwas entrückter "Ersatzkaiser in der Hofburg zu Wien" zu sitzen, sondern ein offenes Ohr zu haben und nahe am Staatsbürger und der Staatsbürgerin zu sein.

4. Wie ist Ihre persönliche Meinung zum Brenner-Basistunnel? Ist er dafür geeignet, den Transit auf die Schiene zu verlagern?

Hofer:

Gerade die Tiroler leiden massiv unter der Transit-Lawine. Hier muss es zu einer gütlichen finanziellen Einigung zwischen Deutschland, Italien, Österreich und der EU kommen.

Hundstorfer:

Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen ist der richtige Weg für die Zukunft. Herauszuheben ist auch, dass bis zur Fertigstellung 2025 ein großer Teil der Wertschöpfung in der Region bleibt.

Khol:

Laut EU-Kommission soll der LKW-Verkehr am Brenner bis 2030 um 30 Prozent und bis 2050 um die Hälfte reduziert werden. Der Bau des Brenner-Basistunnels stellt die zentrale Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels dar. Gerade als Tiroler stehe ich voll hinter diesem Projekt, das zur längst notwendigen Ökologisierung der Brenner-Transitroute beitragen wird.

Van der Bellen:

Wie erwähnt ist der Bundespräsident kein „Ersatzbundeskanzler“, weshalb konkrete Entscheidungen dieser Art nicht in seinen Kompetenzbereich fallen. Das Tunnelprojekt allein reicht nach Ansicht von Experten nicht aus, um ausreichend Transit auf die Schiene zu verlagern. Auch hier weise ich nochmals auf mögliche Verbesserungen bei der EU-Wegekostenrichtlinie hin.

5. Werden Sie – falls es zur EU-weiten Zulassung von „Giga-Linern“ (60-t-LKW's) kommt – dazu Ihre Ablehnung kundtun?

Hofer:

Dies fällt nicht in den Kompetenzbereich des Bundespräsidenten, aber ich bin gegen die Zulassung von Giga-Linern. Die

Verkehrsinfrastruktur in Österreich ist nicht dazu geeignet. Ich stehe aber für den Ausbau des Schienennetzes und eine Attraktivierung des Gütertransportes auf der Schiene.

Hundstorfer:

Ich bin gegen Giga-Liner. Österreich hat bis jetzt erfolgreich dafür gekämpft, dass diese „Monster-Trucks“ nicht auf unseren Straßen fahren und die Verkehrssicherheit und unsere Straßenqualität einschränken.

Khol:

Aus derzeitiger Sicht machen Gigaliner-LKW auf Österreichs Straßen keinen Sinn und finden daher meine Ablehnung. Nicht nur Sicherheitsaspekte sprechen gegen die Riesen- LKW. Es wäre auch ein großer finanzieller Kraftakt notwendig. Allein in Österreich würden über fünf Milliarden Euro an Umbaukosten entstehen, um etwa Brücken, Autobahnparkplätze oder Tunnel für Gigaliner tauglich zu machen. Diesem Aufwand steht kein angemessener Nutzen entgegen.

Van der Bellen:

Das ist Sache des EU-Rates der Verkehrsminister. Ich würde es nicht für klug halten, wenn es zu dieser Zulassung kommen würde.

Klimaschutz u. Energie

- 1. Die Umstellung auf erneuerbare Energie ist aus der Sicht des Klimaschutzes absolute Notwendigkeit. Diese Umstellung ist in der erforderlichen kurzen Zeit nur möglich, wenn es durch wesentlich mehr Energie- u. Verkehrseffizienz zu einer Senkung des Gesamtenergieverbrauches (etwa auf die Hälfte) kommt.***

In welchen Punkten werden Sie daher Gesetzesänderungen von der Bundesregierung einmahnen?

Hofer:

Der Klimawandel ist sicher ein fundamentales Problem, der uns alle betrifft. Als Umwelt- und Energiesprecher der FPÖ habe ich mich über mehrere Jahre intensiv dafür eingesetzt, dass Österreich Maßnahmen ergreift, die zu einer Verbesserung der aktuellen Situation führen. Die Energiefreiheit Österreichs kann nur auf Basis eines Energiemasterplans und durch ambitionierte verbindliche Erneuerbaren-Ziele erreicht werden. Damit wären Klimaschutzziele automatisch miterledigt und die österreichischen Steuerzahler entlastet.

Hundstorfer:

Wir müssen weiterhin unsere globale Verantwortung wahrnehmen und den Ausbau erneuerbarer Energien forcieren. Als Bundespräsident werde ich mich dafür einsetzen, dass es allen Menschen auch privat erleichtert wird, auf erneuerbare

Energien umzusteigen. Ein weiter wichtiger Punkt ist meiner Meinung nach die Bewusstseinsbildung in der Gesellschaft. Diese muss stärker fokussiert werden.

Khol:

Für eine zukunftsorientierte Energiepolitik müssen wir vor allem auf Energieeffizienz, Erneuerbare Energie und Innovationen setzen. Das ist gerade angesichts der Beschlüsse der Klimakonferenz von Paris wichtig. Die positive Zwischenbilanz zum Energieeffizienzgesetz verdeutlicht, dass wir in Österreich bereits die richtigen Weichen gestellt haben. Das angestrebte Einsparziel wird bisher sogar übererfüllt. Auch im Bereich Erneuerbarer Energie ist Österreich gut unterwegs und liegt im EU-Vergleich auf dem vierten Platz. Das ist nicht zuletzt eine Erfolgsgeschichte zielgenauer Förderungen in Verbindung mit dem Ökostromgesetz. Als Bundespräsident werde ich mich für die konsequente Fortsetzung und Umsetzung dieser Maßnahmen einsetzen, denn vernünftige Energiepolitik ist nicht nur gut für Umwelt und Klima; sie ist auch ein wichtiger Wettbewerbs- und Exportfaktor für unsere Wirtschaft.

Van der Bellen:

Ein Bundespräsident hat nicht die Aufgabe, Gesetzesänderungen einzumahnen. Es gibt eine Bundesregierung und deren Aufgabe ist es, hier möglichst innovative Konzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Dass ich hier persönlich natürlich Verbesserungsbedarf sehe, ist kein Geheimnis.

2. Welche konkreten Maßnahmen werden Sie gegen die Atomkraft (sowohl die zivile als auch militärische) im Ausland setzen?

Hofer:

Gegen den Klimawandel helfen nationale Ziele für erneuerbare Energien mehr als globale Klimaziele, da letztere auch die Kernkraft begünstigen. Ich habe dazu auch ein Buch verfasst, in dem ich meine Vorstellungen über eine nachhaltige Umweltpolitik detailliert darlege: „Energie und Lebensmittel – Grundlagen zur Freiheit“ – abrufbar unter folgendem Link:

www.fpoe.at/themen/publikationen/energie-und-lebensmittel/

Zudem gibt es zwar beispielsweise eine europäische Verordnung für Traktorensitze, aber keine verpflichtenden Standards für Kernkraftbetreiber. Hier sehe ich – auch angesichts der wachsenden Torgefahr - großen Handlungsbedarf.

Hundstorfer:

Ich werde mich weiterhin auf internationaler Ebene klar gegen die Atomkraft positionieren und mich in Gesprächen mit anderen Staatschefs und Staatschefinnen für einen Abbau der atomaren Energieproduktion einsetzen.

Khol:

Das oberste Ziel ist die Abschaltung aller in Betrieb befindlichen AKW in Europa und – als Zwischenetappe – der Baustopp

für neue Reaktoren: Diese zentralen Positionen unserer Anti-Atompolitik werde ich als Bundespräsident entschlossen nach außen vertreten. Auch wenn die Wahl der Energieform in der EU Kompetenz der Mitgliedstaaten ist, dürfen wir in dieser so wichtigen Frage nicht tatenlos zusehen. Als höchster Repräsentant des Staates werde ich meinen Einfluss und meine Kontakte nutzen, um besonders bei Treffen mit Vertretern unserer Nachbarländer persönlich vom Ausstieg aus der Atomkraft zu überzeugen.

Zur Entschärfung der globalen Bedrohung mit Atomwaffen werde ich weitere Gespräche zur nuklearen Abrüstung aktiv unterstützen und Wien mit dem Sitz der internationalen Atomenergiebehörde als idealen Schauplatz solcher diplomatischer Gipfeltreffen bewerben.

Van der Bellen:

Auch hier gilt: der Bundespräsident ist kein „Ersatzbundeskanzler“ und hier handelt es sich um Maßnahmen, die die verantwortliche Bundesregierung setzen muss. Ich werde jedenfalls den österreichischen Anti-Atomkonsens auch als Präsident aktiv vertreten und unterstützen.

3. Werden Sie von der Bundesregierung den Ausstieg Österreichs aus „Euratom“ einmahnen?

Hofer:

Ich bin für einen Ausstieg aus dem Euratom-Vertrag und werde dahingehend auch das Gespräch mit der Bundesregierung suchen. Die dafür verwendeten Mittel sollen für Forschung und Entwicklung im Bereich der Erneuerbaren Energie in Österreich eingesetzt werden.

Hundstorfer:

Ich werde mich für eine Vertragsrevision mit dem Ziel eines Ausstiegs des Euratomvetrages einsetzen.

Khol:

Wenn wir schon von Österreich aus die Nutzung von Atomenergie anderen Staaten nicht verbieten können, so sollten wir doch bei der entscheidenden Frage, unter welchen Bedingungen diese Energie zur Anwendung kommt, ein Mitspracherecht haben. Hier geht es insbesondere um einheitliche Sicherheitsnormen für den Gesundheitsschutz. Diese und andere Fragen werden durch den Euratom-Vertrag geregelt und auf sie haben wir dank unserer Mitgliedschaft in Euratom direkten Einfluss. Dieses Mitspracherecht dürfen wir uns nicht nehmen lassen. Im Gegenteil: wir sollten darauf drängen, Euratom unseren Vorstellungen entsprechend weiterzuentwickeln, insbesondere um der realen Gefährdung von Atommeilern durch terroristische Angriffe mit höheren Sicherheitsstandards entgegenzuwirken.

Van der Bellen:

Der Euratom-Vertrag ist nicht mehr zeitgemäß. Ich werde das Thema europaweiter Atomausstieg als Bundespräsident

sicherlich zu einer Priorität machen und auch in dieser Frage - neben anderen wichtigen anti-atompolitischen Fragen - mit der Bundesregierung mahnende Worte sprechen.

4. **Das Flugzeug ist mit Abstand der klimaschädlichste Verkehrsträger. Werden Sie aus diesem Grund als Bundespräsident(in) wenn möglich Alternativen zu Flugreisen (z.B. Telekonferenzen, Schnellzüge) wählen? Werden Sie anstelle extra für Sie angeheuerter Chartermaschinen ohnedies verkehrende Linienmaschinen benützen, um unvermeidbare Flugreisen zumindest mit dem geringsten ökologischen Schaden abzuwickeln?**

Hofer:

Selbstverständlich werde ich moderne Kommunikationsmöglichkeiten auch nutzen. Allerdings können viele Dinge besser und leichter mit dem persönlichen Gegenüber geklärt werden.

Hundstorfer:

Hier gilt dasselbe wie mit andern öffentlichen Verkehrsmitteln: Wenn es zeitlich und sicherheitstechnisch möglich ist, werde ich versuchen den Flugverkehr bei Dienstreisen zu meiden.

Khol:

Ich werde ein Bundespräsident mit ökologischer Verantwortung sein und nach diesem politischen Selbstverständnis auch mein Amt führen. Dazu gehört, den ökologischen Fußabdruck so klein zu halten, wie es die täglichen Verpflichtungen als Staatsoberhaupt erlauben.

Van der Bellen:

Ich bin wie gesagt ein begeisterter Nutzer des Öffentlichen Verkehrs und werde das so weit es möglich ist auch bleiben. Umwelt- und klimaschonendes Verhalten ist mir ein wichtiges persönliches Anliegen.

5. **Werden Sie als Bundespräsident(-in) bei einer Regierungs(um)bildung von Ihrem Recht Gebrauch machen, eine(n) Energie- bzw. Umweltminister(in) ablehnen, der/die bisher als Gegner der „Energiewende“ bzw. als „Klimaskeptiker“ aufgefallen ist bzw. ein Naheverhältnis zur Atomlobby hat (z.B. W. Schüssel, S. Winter) ?**

Hofer:

Grundsätzlich obliegt dem Bundeskanzler die Auswahl seines Teams. Ich werde – wie oben bereits erwähnt – auf eine gewisse Einarbeitungszeit des jeweiligen Ministers setzen.

Hundstorfer:

So etwas muss immer für den konkreten Fall geprüft werden.

Khol:

Hier gilt die Antwort wie auf Frage 6 beim Öffentlichen Verkehr.

Van der Bellen:

Hier gilt wie oben bereits erwähnt, dass (Nicht-) Ernennungen von MinisterInnen im Einzelfall geprüft werden müssen.

6. Wie stehen Sie zu den geplanten Freihandelsabkommen TTIP u. CETA, die auch auf den Energie- u. Klimaschutzsektor erhebliche Auswirkungen haben?

Hofer:

Ich kann – nach den bisher vorliegenden Textpassagen – auch in klimaschutz- und energiepolitischer Hinsicht den Freihandelsabkommen nichts Positives abgewinnen. Daher werde ich TTIP oder CETA nur unterzeichnen, wenn sich die Österreicher im Rahmen einer Volksabstimmung dafür aussprechen.

Hundstorfer:

Ich spreche mich klar gegen das Abkommen TTIP aus. Nicht nur wegen den Auswirkungen die es in der jetzigen Bestandsform auf den Klimaschutzsektor hätte, sondern auch wegen den vorgesehen Einschnitten bei den ArbeitnehmerInnenrechten. Das große Problem ist außerdem die fehlende Transparenz im gesamten Verhandlungsprozess.

Khol:

Grundsätzlich bin ich ein Freund des Freihandels, der gerade dem Exportland Österreich große Chancen bietet. Vor allem TTIP sehe ich in der derzeit verhandelten Version aber aus mehreren Gründen problematisch: Erstens bieten wir mehr Zoll-Zugeständnisse an als die Verhandlungspartner. Zweitens bin ich für Berufsrichter als Schlichtungsstelle, nicht für Private. Und drittens bin ich nicht bereit, unsere regionale und gesunde Landwirtschaft am Altar des Freihandels zu opfern. Wir dürfen uns unsere hohen europäischen Verbraucher-, Sozial- und Umweltstandards von niemand anderem nach unten nivellieren lassen. Die Einhaltung dieser Standards ist für mich als Bundespräsident unverhandelbar.

Van der Bellen:

Ich stehe dem geplanten Abkommen generell äußerst skeptisch gegenüber und lehne es aus heutiger Sicht ab. Insbesondere in den Bereichen Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit, Energie- und Klimaschutz, aber auch hinsichtlich anderer Standards wie z.B. Arbeitsschutzrechten darf es aus seiner Sicht zu keinen Verschlechterungen kommen. Unsere Bio- und Bergbauern, die kleinstrukturierte Landwirtschaft und schließlich auch die Konsumentinnen und Konsumenten dürfen nicht dem Druck der Gentechnik-Allmacht von Monsanto und anderen Gentechnik-Konzernen ausgesetzt werden. Klar ist: Unter dem Deckmantel des Freihandels darf es nicht zum Abbau von Umwelt-, Sozial-, Gesundheits- oder Lebensmittel-Standards kommen, weder in Europa noch in den USA. Freier Handel ja, aber nur wenn er fair ist und Standards, die in den letzten Jahrzehnten erkämpft wurden, nicht untergräbt.

Raum für allfällige sonstige Anmerkungen Ihrerseits:

Van der Bellen: *Vielen Dank für Ihr großes Engagement und die Möglichkeit, Stellung zu diesen Themen zu beziehen!*