



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

**Der Einfluss politischer Maßnahmen auf die
Lebensweise der Österreicher*innen**

Wie die Einführung des Klimatickets Treibhausgasemissionen
im Personenstraßenverkehr reduzieren kann

verfasst von / submitted by

Lisa Karen Zauber, B.A.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2023 / Vienna 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Betreut von / Supervisor:

UA 066 824

Masterstudium Politikwissenschaft UG2002

Univ.-Prof. Dipl.-Polit. Dr. Ulrich Brand

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
1 Einleitung	4
1.1 Motivation der Themenwahl und Forschungsfrage	4
1.2 Definition relevanter Begriffe	5
1.3 Aufbau der Arbeit	7
2 Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor	9
2.1 Die Bedeutung des Verkehrssektors für die Einsparung von Treibhausgasen.....	9
2.2 Maßnahmen und Einsparungspotenziale	12
2.2.1 Mögliche Maßnahmen	12
2.2.1.1 Technische Lösungen.....	13
2.2.1.2 Weiterführende Maßnahmen einer Mobilitätswende – Aktuelle Forschung und Studien zu Einsparungspotenzialen	15
2.2.2 Einsparungspotenziale für Österreich	20
2.2.3 Soziale Effekte und Umsetzbarkeit – Grenzen der Aneignung einer klimafreundlichen Lebensweise	25
2.3 Zwischenfazit der Kontextualisierung des Forschungsfelds.....	28
3 Theoretische, konzeptionelle und methodische Vorgehensweise	30
3.1 Bereitstellungssysteme – Eine Theorie der Bereitstellungsperspektive	30
3.2 Zentrale Konzepte – Lebensform, Lebensweise, Lebenswandel	41
3.3 Implikationen und argumentative Grundlage für die Bearbeitung der Forschungsfrage	45
3.4 Methodische Vorgehensweise – Die Policy Analyse.....	46
3.5 Zwischenfazit der theoretisch-konzeptionellen und methodischen Vorgehensweise..	52
4 Forschungsdesign und Analyse	53
4.1 Maßnahmenbeschreibung – Das Klimaticket.....	53
4.2 Materialwahl und Analysemethode.....	54
4.3 Operationalisierung und Analyse.....	56
4.3.1 Phase 1 – Das „Österreich-Ticket“ als Anti-Teuerungsmaßnahme.....	56
4.3.2 Phase 2 – Problemdefinition, Agenda-Setting und Politikformulierung	58
4.3.2.1 Problemdefinition.....	58
4.3.2.2 Agenda-Setting.....	66
4.3.2.3 Politikformulierung	78
4.3.3 Phase 3 – Ein Jahr KlimaTicket Ö.....	89
4.4 Zwischenfazit der Analyse.....	93
5 Analyseergebnisse und Diskussion	95
6 Resümee und Ausblick.....	105
6.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse und Beantwortung der Forschungsfrage	105
6.2 Implikationen der Forschung und Ausblick auf weiterführende Fragestellungen...	106

Literaturverzeichnis	109
Anhang 1 – Interview-Transkript.....	115
Anhang 2.....	125
Zusammenfassung.....	125
Abstract.....	125

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Jährliches Einsparungspotenzial von Konsumoptionen für den Verkehr.....	18
Abbildung 2: Der idealtypische Policy-Cycle.....	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aussender der zweiten Analysephase.....	73
--	----

1 Einleitung

Am 01. Februar 2023 veröffentlicht die „ZEIT ONLINE“ einen Artikel unter der Überschrift „Rest in Peace, 1,5 Grad“. Der Artikel liest sich wie ein Nachruf auf eine kürzlich verstorbene Person der Öffentlichkeit. Doch Abschied genommen wird darin vom 1,5 Grad-Ziel, das während der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 als maximale Klimaerwärmung durch die internationale Gemeinschaft vereinbart wurde und nun als unerreichbar verabschiedet wird. Der Nachruf verweist auf die Veröffentlichung des zweiten Berichts des Cluster of Excellence Climate, Climate Change, and Society (CLICCS) und erscheint während der Erarbeitung der vorliegenden Forschungsarbeit (Erdmann, 2023). Die Unerreichbarkeit der Klimaziele aufgrund fortwährender Treibhausgasemissionssteigerungen stellen den Hintergrund und die Motivation des Forschungsvorhabens und der darauf aufbauenden Forschungsfrage dar. Das Einleitungskapitel erörtert darüber hinaus die wichtigsten Begriffe und schließt mit einer Darstellung des Aufbaus der Arbeit.

1.1 Motivation der Themenwahl und Forschungsfrage

Der oben genannte Abschied vom international vereinbarten Klimaziel steht in Einklang mit der Verfehlung Österreichs, seine vorgegebenen Einsparungsziele einzuhalten (BMK Redaktion, 2023). Allen voran ist der Verkehrssektor als größter Emittent mit wachsenden Treibhausgasemissionen in die Pflicht zu nehmen (vgl. u.a. Anderl et al., 2021:128; 2021a:147,148; 2022:141 & 2022a:153). Die Tatsache, dass hohe Emissionszahlen auch große Einsparungspotenziale bedeuten können, stellt die Motivation zur Verfassung dieser Forschungsarbeit dar. Die Fragen, wie groß dieses Potenzial ist und wie es genutzt werden kann, eröffnen den Zugang zu dem betrachteten Forschungsfeld. In dessen Erschließung fallen zahlreiche Studien, die sich mit Einsparungsmaßnahmen und den Potenzialen individueller Verhaltensänderungen auseinandersetzen. An diese Forschung, die für Österreich auf der abstrakten Ebene bleibt, knüpft die vorliegende Arbeit an und wird von folgender Forschungsfrage geleitet:

*Wie kann das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden?*

Die dieser Forschungsfrage zugrundeliegende und auf umfassender theoretisch-konzeptioneller Grundlage erarbeitete Annahme ist, dass durch politische Maßnahmen die Veränderung des Bereitstellungssystems rund um ein klimafreundliches Mobilitätsangebot erreicht und somit ein Wandel der Lebensweisen der Österreicher*innen begünstigt werden kann. Diese klimafreundlichere Lebensweise würde wiederum zu höheren Treibhausgas-einsparungen führen. Hierfür wird die politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets

im Rahmen einer Policy Analyse untersucht. Entsprechend ist die Masterarbeit als österreichische Fallstudie zu Treibhausgasemissionsreduktionen im Mobilitätskontext zu verstehen, deren Forschungsfrage anhand einer empirischen Forschung beantwortet werden soll. Mittels dieser wird geprüft, welche Problematisierungen, Rahmenbedingungen und Umsetzungsstrategien zu der Einführung des Klimatickets geführt haben und wie sich dabei das Bereitstellungssystem des Produkts entwickelt hat. Zur Beantwortung der Forschungsfrage prüft die Diskussion der Analyseergebnisse, ob die Bereitstellung des Produkts Voraussetzungen erfüllt, die zu einem Lebenswandel der Österreicher*innen führen. Gelingt dies, ist anzunehmen, dass politische Maßnahmen dazu beitragen können, klimafreundliche Verhaltensweisen mit höheren Treibhausgaseinsparungspotenzialen zu induzieren und Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Das Forschungsergebnis kann somit wichtige Hintergründe und Rahmenbedingungen für die Erarbeitung und Umsetzung weiterer Klimaschutzmaßnahmen aufzeigen.

Die umfangreiche Auseinandersetzung mit wissenschaftlicher Literatur zu Treibausgas einsparungsmaßnahmen und ihren Einsparungspotenzialen dient, neben der Einordnung der Arbeit in ihren Forschungskontext, der Stärkung der argumentativen Grundannahme, dass klimafreundliche Verhaltensweisen signifikante Einsparungspotenziale bergen.

Letztlich gründet dieses Forschungsvorhaben auch auf der Motivation, die Hervorhebung des Gerechtigkeitsaspekts in dem Forschungsfeld zu verwirklichen. Dies wird durch die Frage nach der tatsächlichen Einsparungskapazität der Österreicher*innen anhand der Betrachtung des Leistungsfähigkeitsprinzips und der Inklusion von sozialen Effekten der Maßnahmen erreicht.

1.2 Definition relevanter Begriffe

Im Folgenden werden die wichtigsten Begriffe, die in der Forschungsfrage und der ihr zugrundeliegenden Annahme enthalten sind, definiert. Das Konzept der Lebensweise und der theoretische Ansatz der Bereitstellungssysteme werden detailliert in Kapitel 3.1 und 3.2 behandelt.

Für definitorische Klarheit ist hervorzuheben, dass die Betrachtung von Treibhausgasen die klimaschädlichen Gase Kohlendioxid, Methan, Lachgas sowie fluorierte Gase umfasst. Diese werden wegen ihres sogenannten Treibhauseffekts als Treibhausgase bezeichnet und in der Forschung meist als CO₂-Äquivalente angeführt, wodurch ihr klimaschädliches Potenzial in vergleichbare Verhältnisse gesetzt wird (Anderl et al., 2022:21,83).

Der in der Konkretisierung der Fragestellung hervorgehobene Fokus auf das Emissionsreduktionspotenzial eines nachhaltigen Lebenswandels zeigt die Ausrichtung der Forschungs-

frage auf individuelle Einsparungsmöglichkeiten. Konkret werden die Emissionen von CO₂-Äquivalenten, die in den Sektor Mobilität fallen und im Personenverkehr ausgestoßen werden, betrachtet. Der Personenverkehr umfasst den motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr (Personennahverkehr und Personenfernverkehr) sowie den nationalen Flugverkehr. Der Schwerpunkt liegt, aufgrund des großen Emissionsanteils dieses Sektors, auf dem Personenstraßenverkehr (vgl. u.a. Anderl et al., 2021:128; 2021a:147,148; 2022:141 & 2022a:153).

Für die Annäherung an die begriffliche Definition der Leistungsfähigkeit wird das Konzept der Klimagerechtigkeit herangezogen. In Anbetracht der Folgen des Klimawandels, die eine umfassende Bekämpfung ohne weitere Verzögerungen nötig machen, wird insbesondere auf globaler Ebene ein Ansatz zur Verteilung der Verantwortung an den Schäden und eine gerechte Einigung in Hinblick auf Einsparungspflichten diskutiert. Häufig werden dabei folgende zwei Prinzipien genannt: das Verursacherprinzip und das Leistungsfähigkeitsprinzip. Beide Prinzipien zählen, neben der Gleichheit und dem Recht auf eine nachhaltige Entwicklung, zu den Dimensionen der sogenannten Equity Principles (Gerechtigkeitsprinzipien) oder Burden Sharing Principles (Fleurbaey et al., 2014:318).

Das Verursacherprinzip verortet die Verantwortung bei den Hauptverursachern des Klimawandels. Das Leistungsfähigkeitsprinzip auf der anderen Seite befreit Länder von ihrer Aufwandsverantwortung in Bezug auf Mitigation oder Anpassungsleistungen, wenn diese, bemessen an ihrer wirtschaftlichen Stärke, keine ausreichenden Ressourcen vorweisen können. Ökonomisch schwache Nationen würden verschont und die Frage einer kausalen Mitschuld an der Klimakrise, die anhand der Treibhausgasemissionen einem Land zugeordnet werden könnte, nicht gestellt. Stattdessen stünden dem Leistungsfähigkeitsprinzip entsprechend Länder in der Pflicht, deren wirtschaftliche Leistung Maßnahmen zulassen, unabhängig davon, ob und zu welchem Anteil sie eine Mitschuld an der Klimakrise tragen. Die Frage, ob eine klare Zuordnung der Verantwortung oder Schuld möglich ist und inwieweit historische Emissionen herangezogen werden, würde in diesem Falle obsolet, da einzig die Handlungsfähigkeit der Bekämpfung zum Kriterium wird. Eine strenge Proportionalität zwischen der Leistungsfähigkeit und dem Beitrag zur Beseitigung von Klimaschäden muss dabei nicht gegeben sein (Birnbacher, 2015:72,73; Caney, 2010:213 & Shue, 1999:537).

Der amerikanische Philosoph und Politikwissenschaftler Henry Shue fasst das Leistungsfähigkeitsprinzip in Bezug auf internationale Politik wie folgt zusammen:

„Among a number of parties, all of whom are bound to contribute to some common endeavour, the parties who have the most resources normally should contribute the most to the endeavour“ (Shue, 1999:537).

Themenrelevante Forschung, die Bezug auf den Klimaschutz und die im Fokus stehende Betrachtung der Handlungskapazitäten nimmt, bezieht sich insbesondere auf den Ansatz des Effort Sharing (Fleurbaey et al., 2014:319-321).

Für die Beantwortung der Forschungsfrage, die in dieser Arbeit angestrebt wird, wird die Frage der Leistungsgerechtigkeit von der globalen auf die nationale sowie individuelle Ebene verschoben. Auf diese Ebenen heruntergebrochen fragt das Leistungsfähigkeitsprinzip demnach nach der Kapazität der Bürger*innen, also der tatsächlichen individuellen Möglichkeit, zu handeln. Die Kapazität als Leistungseinheit wird beispielweise in der Ökonomie und der Besteuerungspolitik herangezogen. Diejenigen, die sich einen höheren Beitrag leisten können, haben diesen entsprechend ihrer größeren Kapazitäten zu leisten (Ability to Pay Prinzip) (Fleurbaey et al., 2014:319). Für den nachhaltigen Lebenswandel, der zu höheren Treibhausgaseinsparungen führt, bedeutet dies, dass diejenigen, die es können, eine Verantwortung haben, eine klimafreundlichere Lebensweise anzunehmen. Diese Handlungskapazitäten sind nicht auf finanzielle Mittel zu beschränken. Neben den finanziellen Faktoren haben auch strukturelle und infrastrukturelle, technische und politische Gegebenheiten eine grundlegende Relevanz. Somit kann Leistungsgerechtigkeit im Mobilitätssektor beispielsweise in Bezug auf den Stadt-Land-Unterschied und den Verzicht auf das Auto sowie Zugang zu öffentlicher Infrastruktur eine wichtige Rolle spielen. Diese gilt es in der Analyse zu berücksichtigen, um die nötigen Rahmenbedingungen für politische Maßnahmen, die einen positiven Einfluss auf die Einsparungspotenziale der Österreicher*innen haben, darstellen zu können.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit ist in vier Hauptkapitel unterteilt: die Kontextualisierung des Forschungsfelds, die theoretische, konzeptionelle und methodische Vorgehensweise, die Analyse einer ausgewählten politischen Maßnahme und die Diskussion dieser Analyseergebnisse, die verknüpft mit der theoretisch-konzeptionellen Grundlage erfolgt.

Beginnend mit dem Problemaufriss und Forschungsstand wird in Kapitel 2 zunächst der ausgewählte Verkehrssektor sowie die Bedeutung des Personenstraßenverkehrs für das Erreichen von Einsparungen von Treibhausgasen betrachtet. Anhand der Darstellung einschlägiger Forschung und aktueller Studienergebnisse wird daran anknüpfend das Einsparungspotenzial verschiedener Maßnahmen, die diesen Sektor betreffen, nachgezeichnet. Dies erfolgt über eine Aufschlüsselung möglicher Maßnahmen sowie der konkreten Einsparungspotenziale in Österreich anwendbarer Maßnahmen. Die Betrachtung des Forschungsfeldes schließt mit der Problematisierung der Umsetzbarkeit von Einsparungsmaßnahmen im Kontext sozialer Effekte, deren Risiken einzuordnen sind.

Das 3. Kapitel umfasst die theoretische, konzeptionelle und methodische Vorgehensweise, mit der das Forschungsvorhaben bearbeitet wird. Hierfür wird der theoretische Ansatz der Bereitstellungssysteme erörtert, der anhand seines theoretischen Grundgerüsts und Weiterentwicklungen in seinen Forschungskontext eingeordnet wird. Für die Vervollständigung des theoretisch-konzeptionellen Fundaments, auf Basis dessen die theoretische Annahme zur Beantwortung der Forschungsfrage gründet, wird das Konzept der Lebensweise erklärt und anschließend für die argumentative Grundlage mit den zentralen Theorieaussagen verknüpft. Das 3. Kapitel endet mit der Beschreibung der Methodik der Policy Analyse und genauer dem Policy Cycle.

Das Analysekapitel wird mit der Maßnahmenbeschreibung, der zur Analyse ausgewählten Maßnahme eingeleitet. Weiters sind die Materialwahl und Analysemethode dargestellt. Den Schwerpunkt der Arbeit stellt darauffolgend die empirische Analyse der politischen Maßnahme der Einführung des Klimatickets dar.

Das 5. Kapitel verknüpft die Darstellung der Analyseergebnisse mit der Diskussion dieser, die auf Basis des theoretisch-konzeptionellen Fundaments erfolgt. Darauf aufbauend wird die Forschungsfrage beantwortet sowie eine Einordnung und ein Ausblick über die Bedeutung der erarbeiteten Forschung angestrebt.

Anhand der Beantwortung der Forschungsfrage soll eine transparente Darstellung der Möglichkeiten und Wirksamkeiten des individuellen Lebenswandels für den Klimaschutz erarbeitet werden und wie dieser durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden kann.

2 Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor

Das folgende Kapitel dient der Kontextualisierung des Forschungsfeldes, dem Problemaufriss sowie einer Übersicht des Forschungsstands zu Einsparungsmaßnahmen von CO₂-Emissionen im Straßenpersonenverkehr. Die Darstellung des Forschungsstands erfolgt über eine detaillierte Auseinandersetzung mit aktuellen Forschungsberichten und Studien, die verschiedene Klimaschutzmaßnahmen erörtern und die Errechnung ihrer Einsparungspotenziale aufschlüsseln. Vertiefender Fokus wird auf den österreichischen Kontext gelegt sowie auf die sozialen Effekte für die österreichische Bevölkerung in Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen.

2.1 Die Bedeutung des Verkehrssektors für die Einsparung von Treibhausgasen

Wie im Einleitungskapitel zur Motivation des Forschungsvorhabens beschrieben, hebt sich der Sektor Verkehr in Hinblick auf Treibhausgasemissionen durch eine Besonderheit von den anderen Sektoren ab. Zu erkennen ist das an den Emissionstrends der letzten Jahre: Während Einsparungen in allen anderen Sektoren erreicht werden konnten, sind die Emissionen, die auf den Verkehrssektor entfallen, nach einer Phase der Einsparungen zwischen 2005 und 2012 seit 2015 kontinuierlich angestiegen (Anderl et al., 2021:122). In den dazu folgenden, detaillierten Darstellungen gilt es zu beachten, dass sich diese auf Zahlen aus den Jahren 2018 und 2019 beziehen. Die Zahlen aus dem Jahr 2020 werden, trotz ihrer Verfügbarkeit, nicht berücksichtigt, da der Verkehrssektor während des Pandemiejahres 2020 aufgrund von Mobilitätsbeschränkungen nicht als repräsentativ angesehen werden kann.

Der Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes von 2021 bezieht sich auf Zahlen des Jahres 2019. Betrachtet man die Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen inklusive des Emissionshandels¹, entfallen 43,8% auf die Sektoren Energie und Industrie, 30,1% auf Verkehr und jeweils 10,2% auf die Landwirtschaft sowie auf den Gebäudesektor. Dabei belegt der Verkehrssektor nicht nur Rang 2 unter den Hauptverursachern, sondern ist in Hinblick auf den Entwicklungstrend seit 1990 der Sektor mit der größten Zunahme an Emissionen. Seit dem Jahr 1990 haben sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um 74,4% erhöht, dies entspricht einer Zunahme von 10,2 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. Die zuvor genannten Sektoren Energie und Industrie, Landwirtschaft und Gebäude, die ebenfalls als Hauptverursacher der Emissionen gelten, weisen dagegen Rückgänge in verursachten

¹ Der Emissionshandel beschreibt das in der Emissionshandelsrichtlinie der EU (2003/87/EG und erweitert 2009/29/EG) festgelegte Handeln mit begrenzten Treibhausgasemissionszertifikaten. Erkauft Zertifikate berechtigen zur Emission von Treibhausgasen. Basierend auf einer Emissionsobergrenze sollen EU-weit Einsparungen erreicht werden. Insbesondere die Sektoren Industrie und Energie sind von der Richtlinie betroffen (Richtlinie 2003/87/EG, Richtlinie 2009/29/EG & BMK, 2023).

Emissionen auf. Auch die Abfallwirtschaft konnte ihre Emissionen im Vergleich zu 1990 reduzieren. Emissionen von fluorierten Gasen nahmen dagegen zu (Anderl et al., 2021:69).

Da ein Großteil der Emissionen des Sektors Energie und Industrie durch den Emissionshandel abgedeckt werden kann, ist in der Betrachtung der Anteile der Treibhausgasemissionen ohne Emissionshandel der Verkehrssektor mit 47,8% im Jahr 2019 der deutlich größte Emissionsverursacher (Anderl et al., 2021:69).

Betrachtet man die gesamte Veränderung zwischen den Jahren 2005 und 2019, konnte der Verkehrssektor Einsparungen von 2,5% erreichen. Dennoch wird die sektorale Höchstmenge, die mit der Novelle des österreichischen Klimaschutzgesetzes (BGBI. I Nr.128/2015) für die Jahre 2013 bis 2020 festlegt wurde, 2019 im vierten Jahr in Folge überschritten. Der Zielwert für das Jahr 2019 im Verkehrssektor lag bei 21,8 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent und ist mit gerundet 24 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent um 2,2 Mio. Tonnen überschritten worden (Anderl et al., 2021:70-72).

Für eine spezifischere Betrachtung des Verkehrssektors ist zu beachten, dass, den Flugverkehr betreffend, ausschließlich Emissionen des nationalen Flugverkehrs, also Flüge mit Start und Landung in Österreich, zum Sektor Verkehr gezählt werden. Entsprechend ist der Beitrag des nationalen Flugverkehrs zu den Emissionszahlen mit 0,05 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent sehr gering. Der internationale Flugverkehr aus Österreich oder nach Österreich ist dagegen mit 2,9 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent für einen entscheidend höheren Treibhausgasausstoß verantwortlich, wird unter anderem gemäß des Klimaschutzgesetzes und des Kyoto-Protokolls aber nicht zu den nationalen Emissionen gezählt (Anderl et al., 2021:135,141).

Mit einem Anteil von 99% der Treibhausgasemissionen ist der Straßenverkehr der mit Abstand größte Emittent im Verkehrssektor. Von den oben genannten 30,1% der gesamten nationalen Treibhausgasemissionen, die auf den Verkehrssektor entfallen, können dem Straßenpersonenverkehr anteilig 18,7% zugeschrieben werden, 11% werden dem Güterverkehr auf der Straße angerechnet. Insgesamt hat sich der Treibhausgasemissionsanteil des Straßenverkehrs von 1990 bis 2019 um rund 76% erhöht. Der Personenverkehr zeigt eine Zunahme von 59,6% auf, die im Jahr 2019 einem CO₂-Äquivalent von 14,9 Mio. Tonnen entspricht (Anderl et al., 2021:124).

Verschiedene Faktoren unterstützen diesen steigenden Trend. Zum einen nimmt der Absatz für Dieselkraftstoffe weiterhin zu. Laut Umweltbundesamt habe sich trotz Reduktion des Benzinabsatzes der Gesamtabsatz fossiler Kraftstoffe von 2018 auf 2019 um 0,6% erhöht (Anderl et al., 2021:122). Andererseits hat sich im Vergleich zum Vorjahr der Verkauf von

Biokraftstoffen leicht erhöht, womit Einsparungen von 1,56 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent erreicht werden konnten. Die sehr schwache Zunahme an Anteilen von Biokraftstoffen begründet das Umweltbundesamt mit deren höheren Kostenaufwand: „Die weiterhin relativ geringe Absatzmenge an puren Biokraftstoffen ist auf das niedrige Preisniveau fossiler Produkte zurückzuführen“ (Anderl et al., 2021:122). Die Veränderung von neu zugelassenen Pkw hin zu mehr E-Autos (BEV – battery electric vehicle) und Plug-in Hybrid-Pkw (PHEV – plug-in hybrid battery electric vehicle) wird durch die zunehmende Neuzulassung von immer größeren und schwereren Dieselfahrzeugen überlagert. Diese verbrauchsintensiveren SUVs heben die durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kilometer an (Anderl et al., 2021:123). Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass die gesamte Fahrleistung in Österreich auf der Straße weiterhin ansteigt, während die Personenanzahl pro Pkw abnimmt. Das Umweltbundesamt verweist drauf, dass 1990 noch 1,4 Personen pro Fahrzeug gezählt wurden, 2019 nur noch 1,14 Personen pro Fahrzeug. Insgesamt ist eine Zunahme von 75% mehr Pkw-Kilometern für das Jahr 2019 im Vergleich zu 1990 zu verzeichnen (Anderl et al., 2021:124).

Laut dem Bericht „Austria's National Inventory Report 2021“, den das Umweltbundesamt als Berichtsinstantz für Österreich als Vertragsstaat des Kyoto-Protokolls jährlich verfasst, stammen rund 61% der Straßenverkehrsemissionen von Pkws, weniger als ein Prozent entfällt auf Mofas und Motorräder. Unter Einbezug der Zahlen des Klimaschutzberichts von 2021 können etwa zwei Prozent der Emissionen Bussen zugerechnet werden (Anderl et al., 2021a:148 & 2021:124).

Österreich betreffend ist zudem von Relevanz, dass im Jahr 2019 circa 24,3% der Emissionen des Straßenverkehrs dem sogenannten Kraftstoffexport angerechnet werden müssen. Diese Besonderheit ergibt sich aufgrund verschiedener Faktoren, die den Kraftstoffexport auf hohem Niveau halten. Zum einen ist die geografische Begebenheit als relativ kleines Land mitten in Europa ein Faktor, der Österreich zu einem wichtigem Durchfahrtsland für den Straßenverkehr macht. Das strukturelle Merkmal eines Exportlandes sowie die Kraftstoff-Preisdifferenz im Vergleich zu seinen Nachbarländern verstärken die Attraktivität Österreichs als Kraftstoffexportland. Festzuhalten ist hierbei, dass die Emissionen durch aus Österreich exportiertem Kraftstoff als Anteil der nationalen österreichischen Emissionen gerechnet werden (Anderl et al., 2021:125 & 2021a:149-151). Da der Fokus auf dem Straßenpersonenverkehr liegt, ist zudem hervorzuheben, dass der Kraftstoffexport durch Pkws mit 2,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent etwas niedriger liegt als der Export durch Schwerverkehr mit etwas über 3 Mio. Tonnen. Der Pkw-Kraftstoffexport ist jedoch im Vergleich zu 1990 mit über 400% Zunahme außerordentlich stark angestiegen ist (Anderl et al., 2021a:149).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Straßenverkehr als Hauptemittent für 29,6% der insgesamt 30,1% des nationalen Treibhausgasausstoßes, die auf den Verkehrs-

sektor entfallen, verantwortlich ist. Dem nationalen Luftverkehr werden lediglich 0,1% der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zugeschrieben. Die verbleibenden 0,4% entfallen auf den Bahn- und Schiffsverkehr sowie mobiles militärisches Gerät (Anderl et al., 2021:124). Somit betragen die für die Forschungsarbeit relevanten Emissionen 11,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent, die auf den inländischen Pkw-Verkehr entfallen, 184.000 Tonnen CO₂-Äquivalent, die auf Mofas und Motorräder entfallen und 50.000 Tonnen CO₂-Äquivalent, die dem nationalen Flugverkehr zuzurechnen sind. Emissionen, die im Personenbahnverkehr ausgestoßen werden, werden folgend vernachlässigt, da 90 % der Personenverkehrszüge der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit Strom betrieben werden, der aus nachhaltigen Energiequellen stammt und der Bahnverkehr aufgrund seines großen CO₂-Einsparungspotenzials als Lösungsansatz gesehen wird (ÖBB, 2020:27,42; ÖBB Infrastruktur AG, 2023 & vgl. Heinfellner et al., 2019:183).

2.2 Maßnahmen und Einsparungspotenziale

Aufgrund der großen Menge an Treibhausgasemissionen haben Einsparungen im Mobilitätsbereich eine besondere Bedeutung. Verschiedene Maßnahmen können dazu beitragen, Emissionsvorgaben der EU oder des ehemaligen Klimaschutzgesetzes einzuhalten oder gar zu unterbieten (vgl. Verordnung (EU) 2021/1119 & BGBI. I Nr. 106/2011). Im Folgenden werden einige dieser Maßnahmen, basierend auf aktuellen Forschungsberichten, erörtert, welche Einsparungspotenziale auf sie entfallen und wie ihre Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund verschiedener Vulnerabilitätsmerkmale ausfällt.

2.2.1 Mögliche Maßnahmen

In der aktuellen Forschung befassen sich zahlreiche Studien und Berichte über Treibhausgasemissionen mit Einsparungsmaßnahmen und ihren -potenzialen. Häufig wird dabei zwischen technischen Lösungen und weiterführenden Maßnahmen einer Mobilitätswende differenziert.

Beispielhaft kann der Bericht „Low carbon lifestyles: A framework to structure consumption strategies and options to reduce carbon footprints“ von Schanes et al. (2016) genannt werden. Die Autor*innen erarbeiten in ihrem Bericht Kategorien, die eine Strukturierung verschiedener Maßnahmen möglich machen soll. Hierfür benennen sie vier Hauptkategorien sowie neun Unterkategorien oder -strategien. Dabei bezieht sich das Framework auf industrialisierte Staaten und zieht die Europäische Union als Beispiel heran (Schanes et al., 2016:1033,1034). Die vier Hauptkategorien: „direct improvement“, „indirect improvement“, „direct reduction“ und

„indirect reduction“, können hilfreich sein, um zwischen direkten und indirekten technischen Lösungen und direkten und indirekten Verhaltensänderungen zu unterscheiden:

„Under the heading of improvement, change is triggered by technological innovations of producers that provide more efficient products and consumers that buy them. On the contrary, under the umbrella of reduction, strategies are subsumed that advocate non-consumption concepts and practices such as reductions in consumption levels and lifestyle changes“ (Schanes et al., 2016:1035).

Genauer wird unter der direkten Reduktion der zurückhaltende Konsum subsumiert. Hierzu zählen die Konsumreduktion, die Verlagerung zwischen verschiedenen Konsumkategorien zu weniger Treibhausgas-intensiven Kategorien sowie die Verhaltensänderung hin zu effizienteren Handlungsweisen. Indirekte Reduktion umfasst veränderte Verhaltensweisen, die durch Teilen oder Leihen, Wiederverwerten oder -verkaufen, Spenden, Reparieren oder ähnliches zu Reduktion im Konsum führen. Direkte und indirekte Verbesserung (direct/indirect improvement) beschreiben dagegen keine Veränderung in der Konsummenge, sondern betreffen die effizientere Art des Konsums. Entsprechend wird bei der direkten Verbesserung von dem Konsum von Produkten gesprochen, die weniger Emissionen verursachen oder in ihrer Produktion verursacht haben (technische Lösungen). Schanes et al. halten hier drei Produktgruppen fest: jene mit geringerer CO₂-Intensität, jene mit erhöhter Energieeffizienz und jene mit erhöhter Materialeffizienz. Letztlich beschreibt die indirekte Verbesserung den Umgang mit Konsumabfällen: Recycling und das Wiederverwenden von Materialien (Schanes et al., 2016:1035-1039).

Die folgende Darstellung verschiedener Lösungsansätze ist ähnlich gegliedert und unterscheidet zwischen technischen (improvement) und weiterführenden (reduction) Lösungsansätzen.

2.2.1.1 Technische Lösungen

Der Klassiker unter den technischen Maßnahmen zur Einsparung von Treibhausgasen im Verkehrssektor sind die Bemühungen um alternative Antriebe bei Personenkraftwagen. Insbesondere die Neuzulassungen von Hybrid- und Elektrofahrzeugen werden dabei mit hohen Erwartungen verbunden. Während sich diese noch im niedrigen Prozentbereich bewegen, nehmen sie in den letzten Jahren kontinuierlich zu. So waren 2019 knapp 30.000 Elektroautos in Österreich zugelassen, 2020 knapp 45.000 und 2021 bereits fast 77.000. Pkws mit (Plug-in) Hybrid-Antrieb nehmen im Kfz-Bestand Österreichs ebenfalls jährlich zu (2019: 51.817; 2020: 83.361; 2021: 136.974) (STATISTIK AUSTRIA, 2022). Batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge erzielen im Vergleich zu anderen Antriebsarten die höchste Energieeffizienz und gelten im Betrieb als CO₂-frei. Bei der Betrachtung der

Effizienzrate, die den Wirkungsgrad der eingesetzten Energie beschreibt, liegen Elektromotoren mit 95% Wirkungsgrad weit vor Verbrennungsmotoren, deren Wirkungsgrad bei circa 45% liegt. Für die CO₂-Neutralität des Betriebs von Elektroautos ist darüber hinaus der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen Voraussetzung. Andernfalls verschiebt sich das Emissionsproblem in den Energiesektor (Heinfellner et al., 2019:17).

Um die Zahl der Neuzulassungen von Pkws mit alternativen Antrieben weiter zu erhöhen, gelten steuerliche Vergünstigungen. So fällt die Normverbrauchsabgabe beispielsweise günstiger aus oder entfällt komplett, darüber hinaus minimiert sich die motorbezogene Versicherungssteuer. Auch der Einsatz als Dienstwagen oder der private Kauf von Elektrofahrzeugen wird finanziell gefördert (Anderl et al., 2021:128, siehe dazu 2.2.2).

Geht es um die Frage alternativer Antriebe, ist zudem der Einsatz von Biokraftstoffen zu nennen. Diese werden als Alternative oder substitutiv zu fossilen Kraftstoffen genutzt und erzielen direkte Emissionseinsparungen. Seit 2005 gibt es in Österreich eine Substitutionsverpflichtung fossiler Kraftstoffe, wobei die Kraftstoffverordnung (BGBl. II Nr. 398/2012) ein Substitutionsziel von 5,75% vorschreibt, das in den vergangenen Jahren jeweils erreicht wurde, seit 2015 jedoch mit leicht rückläufigem Trend. Laut Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes kann die geringe Anwendungsrate auf die niedrigen Preise fossiler Treibstoffe im Vergleich zu puren Biokraftstoffen zurückgeführt werden. Dennoch konnten 2019 durch den Gebrauch von Biokraftstoffen im Verkehrssektor 1,56 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent eingespart werden (Anderl et al., 2021:126,127). Diese Einsparungen im Verkehrssektor werden wie folgt erklärt:

„Gemäß internationaler Berechnungslogik entstehen bei der Verbrennung von biogenen Kraftstoffen keine CO₂-Emissionen. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass die Biomasse, aus der die Kraftstoffe erzeugt werden, während des Wachstums dieselbe Menge an CO₂ aus der Atmosphäre entziehen, die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entsteht. (...) Da jedoch während des Anbaus der Biomasse, des Transportes der Zwischenprodukte und bei den Umwandlungsvorgängen (Raffinerie) Emissionen anfallen, entstehen durch die Bereitstellung von Biokraftstoffen Emissionen in anderen Sektoren, die in dieser Darstellung nicht berücksichtigt werden“ (Aichmayer et al., 2021:57).

Bleiben Antrieb und Kraftstoff gleich, können über die Fahrzeugeffizienz Einsparungen erreicht werden. Die verbesserte Fahrzeugeffizienz beschreibt hierbei den niedrigeren Energieaufwand im Fahrbetrieb und damit die Reduktion der Treibhausgasemissionen pro gefahrenen Kilometer. Tatsächlich kam es seit dem Beginn des auf europäischer Ebene eingeführten CO₂-Monitorings im Jahr 2000 zu durchschnittlichen Verbesserungen der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren von 28% (Heinfellner/Stranner, 2022:13,14 & Heinfellner et al., 2019:15,16). 2019 lag der Wert jedoch wieder bei verschlechterten 125,5 g/km (Gramm CO₂ pro Fahrtkilometer). Gründe hierfür sind unter anderem die unter

Kapitel 2.1 genannten Trends zu immer größeren und schwereren Autos sowie stärkeren Motorisierungen und sinkenden Personenbesetzungsquoten pro Fahrzeug. Zu bedenken ist außerdem, dass die angegebenen 125,5 g/km ein Idealwert unter Testvoraussetzungen sind. Laut Klimaschutzbericht des Umweltbundesamts komme es im Straßenrealbetrieb dagegen zu Werten von 166,98 g CO₂-Emission pro gefahrenen Kilometer (Anderl et al., 2021:123,130-132).

Für technische Lösungsansätze ist es maßgebend, dass rechtliche Rahmenbedingungen für ihre Umsetzung geschaffen werden. Die Praxis zeigt, dass sich die Angebotsseite sehr eng an Vorgaben hält, die meist unter EU-Rechtsprechung fallen, sodass strengere rechtliche Leitplanken einen großen Einfluss auf das technisch verfügbare Angebot im Mobilitätsbereich haben. Das betrifft beispielsweise Emissionsgrenzwerte neuzugelassener Pkw, die sich entsprechend festgelegter Maxima, wie das erwähnte CO₂-Monitoring zeigt, den unionsrechtlichen Vorgaben annähern. Da nationale politische und rechtliche Vorgaben vielen Hürden ausgesetzt sind, steht insbesondere EU-Rechtssetzung in der Verantwortung (Heinfellner et al., 2019:15,16).

2.2.1.2 Weiterführende Maßnahmen einer Mobilitätswende – Aktuelle Forschung und Studien zu Einsparungspotenzialen

Neben den technischen Mitteln, die zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes im Personenstraßenverkehr beitragen, sind weiterführende Maßnahmen zu benennen, die durch ein verändertes Konsumverhalten zu Einsparungen führen. Diese werden folgend anhand aktueller Studien und Berichte genauer betrachtet.

Einer dieser Berichte ist der „Sachstandsbericht Mobilität“ von Heinfellner et al. (2019). Darin erörtern die Autor*innen Maßnahmen ab einem Treibhausgasreduktionspotenzial von mehr als 150 Kilotonnen pro Jahr, das von den Autor*innen als „mittleres“ Potenzial eingeordnet wird. Insgesamt bezieht sich der Sachstandsbericht auf 50 Maßnahmen, meist in zwei unterschiedlichen Intensitäten. Die fünf Maßnahmen, die in der ersten Intensitätsstufe bis 2030 das größte Einsparungspotenzial aufweisen, sind detaillierter beurteilt worden. In diese Auswahl wurden Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität und ihren Rahmenbedingungen nicht einbezogen, stattdessen geht es um zusätzliche Maßnahmen zur E-Mobilität (Heinfellner et al., 2019:35-37).

Das größte Einsparungspotenzial weist die Maßnahme eines Tempolimits von 100 Stundenkilometern auf Autobahnen und Autostraßen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf. Fahrzeuge, die mit CO₂-neutralem Antrieb fahren, sind hiervon ausgenommen (es gilt weiterhin das 130-km/h-Tempolimit für diese Fahrzeuge). An zweiter Stelle folgt die Einführung einer

sogenannten Pkw-Citymaut in den Hauptstädten der österreichischen Bundesländer. Mit einer 2-Euro-Gebühr pro Einfahrt in die entsprechende Mautzone beziehungsweise 4-Euro-Gebühr in der erhöhten zweiten Intensitätsstufe werden laut den Szenario-Berechnungen mittlere Einsparungspotenziale erreicht. Mittlere Einsparungspotenziale werden außerdem der Umsetzung einer Qualitätsoffensive für das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen zugeschrieben. Der Bericht konzipiert hierfür ein Maßnahmenbündel, dass eine rechtliche Besserstellung der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beinhaltet sowie infrastrukturelle und qualitative Verbesserungen für diese Verkehrsteilnehmer*innen. Darüber hinaus begünstigt die an vierter Stelle eruierte Maßnahme zur Raumplanung den Rad- und Fußverkehr, denn der Einbezug von Umwelt-, Klima- und Mobilitätsthematiken in die Orts- und Raumplanung birgt ebenfalls ein Einsparungspotenzial. Wird der Ort verdichtet und die Wege kürzer, fällt der Verzicht auf den motorisierten Verkehr leichter und Treibhausgaseinsparungen folgen. Hinzukommen müssten jedoch weitere Rahmenbedingungen wie unter anderem die Ökologisierung der Pendlerpauschale oder Wohnbauförderung. Zudem ist die Realisierung nur in langfristiger Planung und Umsetzung möglich. Als fünfte Maßnahme wird das Maßnahmenbündel für die Erhöhung und Investition in Förderungen des öffentlichen Verkehrs erörtert. Dazu zählen unter anderem die infrastrukturelle Verdichtung des öffentlichen Verkehrsangebots, die Intensivierung der Förderung des öffentlichen Verkehrstickets, die Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen sowie die weitere Elektrifizierung des Bahnstreckennetzes (Heinfellner et al., 2019:39,41,43,46,49,50).

Laut dem Sachstandbericht Mobilität gelten diese weiterführenden Maßnahmen als die effektivsten Maßnahmen. Zu beachten ist, wie oben erwähnt, dass sie als zusätzliche Maßnahmen zu einer E-Mobilitätsoffensive gesehen werden, zu der insbesondere ökonomische Maßnahmen zählen. Diese gelten quantitativ als am wirkmächtigsten und beinhalten die Erhöhung der Mineralölsteuer sowie der motorbezogenen Versicherungssteuer (Heinfellner et al., 2019:73).

Die Studie „Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption options“ von Ivanova et al. (2020) befasst sich ebenfalls mit Treibhausgaseinsparungsmaßnahmen und benennt auf Basis eines systematischen Literaturreviews quantitative Einsparungspotenziale. Hintergrund der Studie sind die hohen Treibhausgasemissionen im Haushaltssektor, zu dem auch der Personenverkehr gezählt wird und im Rahmen der Studie die höchsten Einsparungspotenziale aufweist. Zu beachten ist, dass die Studie sich mit globalen Emissionen befasst und entsprechend Durchschnittswerte für Emissionsreduktionen benennt, die sich lediglich grob in geografische Regionen aufteilen lassen (Nordamerika, Europa, Afrika und der Mittlere Osten). Für Europa werden hierbei jährlich 7,5 t CO₂-Äquivalent-Emissionen

pro Kopf veranschlagt, die Einsparungspotenziale sind für einen globalen Durchschnittswert berechnet (Ivanova et al., 2020:2).

Durch die Fokussierung auf wissenschaftliche Studien, die ab 2011 veröffentlicht wurden, stellen die Autor*innen sicher, dass aktuelle Daten herangezogen werden, die durch die bestmöglichen Methoden errechnet werden konnten. Entsprechend werden Berichte, die mit sogenannten Multiregional Input-Output Models (MRIOs) arbeiten, genutzt, ebenso wie Berichte, die auf die Methode des Lifecycle Assessments (LCA) aufbauen. Anhand der Kombination von Studien, die mit diesen Methoden erarbeitet wurden, soll einerseits vermieden werden, dass Emissionen vernachlässigt oder doppelt gezählt werden und andererseits die Produktebene ausreichend miteinbezogen und somit produktspezifische Details berücksichtigt werden (Ivanova et al., 2020:2,3). Ausgehend von 6.990 Suchergebnissen in der Literaturrecherche und nach maschinellen und personellen qualitativen Screenings sind 53 Artikel in die Analyse aufgenommen worden. Trotz Unsicherheiten aufgrund von verschiedenen Werten der unterschiedlichen Studien und heterogenen geografischen und kulturellen Einflüssen auf Verhaltensweisen, die den CO₂-Ausstoß beeinflussen, haben Ivanova et al. insgesamt 61 Konsumptionen zusammengefasst, die ein positives Einsparungspotenzial aufweisen. Unter den Transportsektor fallen 16 Verhaltensweisen, die absteigend nach ihrem jeweiligen Median-Einsparungspotenzial in Tonnen CO₂-Äquivalent pro Kopf und pro Jahr angegeben sind. Die Unsicherheiten werden anhand des 25%- und 75%-Perzentils visualisiert (Ivanova et al., 2020:3-7).

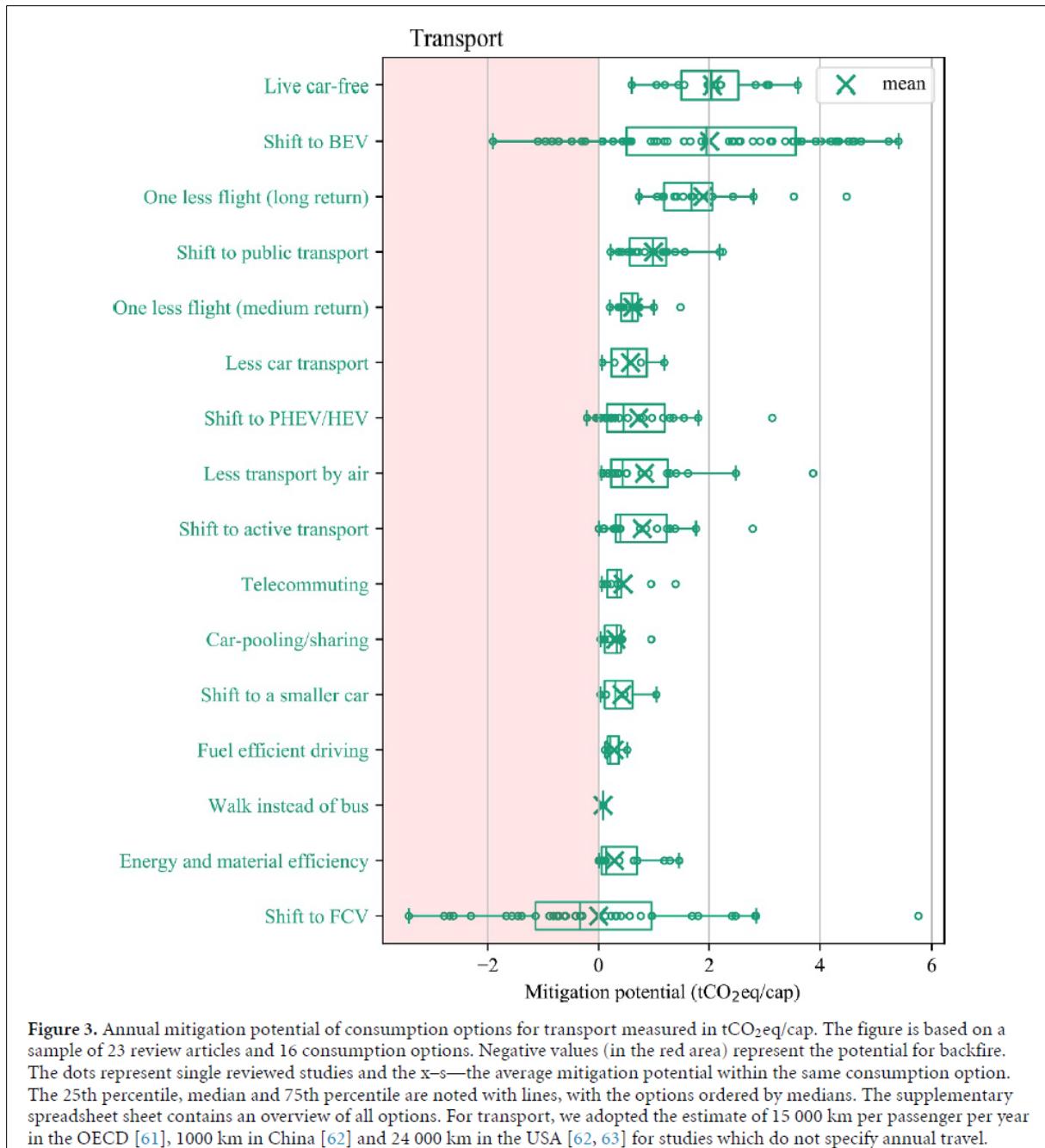


Abbildung 1: Jährliches Einsparungspotenzial von Konsumoptionen für den Verkehr (Quelle: Ivanova et al., 2020:7).

Die in der Abbildung 1 aufgeführten 16 Konsumoptionen für den Verkehr zeigen sowohl technische Mittel für die Einsparung von Treibhausgasemissionen als auch weiterführende Maßnahmen. Zu den technischen Maßnahmen zählen der Umstieg auf batterie-elektrisch betriebene Fahrzeuge (BEV), (Plug-in) hybrid-elektrisch betriebene Fahrzeuge (PHEV/HEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge (FCV) sowie die Verbesserung von Energie- und Materialeffizienz. Bei diesen technischen Lösungsansätzen sind die potenziellen negativen Rückkoppelungseffekte zu bedenken, die in den rot markierten Feldern dargestellt werden.

Alle weiteren aufgezählten Optionen können als weiterführende Maßnahmen benannt werden, die eine Veränderung des Konsumverhaltens bedeuten (Ivanova et al., 2020:7).

Der technische Bericht „1.5 Degree Lifestyles – Targets and options for reducing lifestyle carbon footprints“ (2019) des Institute for Global Environmental Strategies (IGES) und der Alto University und D-mat Ltd. empfiehlt ebenfalls Strategien zur Treibhausgasreduktion im Mobilitätssektor, die anhand beispielhaft gewählter Länder betrachtet werden. Um einen Vergleich über verschiedene und auf ihre Emissionen bezogen sehr heterogene Länder zu erreichen, befasst sich der Bericht detailliert mit Finnland, Japan, Brasilien, China und Indien. Zu beachten ist, dass der Bericht mit dem sogenannten Lifestyle CO₂-Fußabdruck arbeitet, der wie folgt definiert wird: „GHG emissions directly emitted and indirectly induced from household consumption, excluding those induced by government consumption and capital formation“ (IGES et al., 2019:2). Für die Betrachtung Österreichs werden die in dem technischen Report beschriebenen Länderstudien zu Japan und Finnland herangezogen. Die pro-Kopf-Emissionen in Finnland im Jahr 2017 entsprachen laut dem Bericht 10,4 Tonnen CO₂-Äquivalent, die in Japan ausgestoßenen Emissionen 7,6 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Kopf. Finnland hat mit 5,5 Millionen Einwohner*innen und als europäisches Land einen Vergleichswert, Japan mit 7,6 Tonnen pro-Kopf-Lifestyle-Emissionen einen vergleichbaren CO₂-Äquivalent-Ausstoß zu Österreich, der 2017 bei 7,5 Tonnen pro Kopf lag (IGES et al., 2019:1,2 & Climate Watch, 2022). Speziell auf den Mobilitätssektor bezogen können folgende Informationen dem Bericht entnommen werden: Wie bereits für Österreich aufgeschlüsselt, entfallen in Finnland ebenfalls etwas über ein Viertel der Emissionen auf den Mobilitätssektor und hiervon der Großteil auf den Straßenpersonenverkehr. In Japan entfällt mit einem Fünftel der Emissionen ein geringerer Teil auf den Mobilitätssektor, der Pkw-Verkehr macht zudem weniger als die Hälfte der durchschnittlichen jährlichen Bewegungskilometer aus. Aufgrund einer geringen Besetzungsrate der Pkw und dem geringen Anteil alternativer Antriebe ist der Pkw-Verkehr dennoch für den Großteil der Mobilitätsemissionen in Japan verantwortlich (IGES et al., 2019:20).

Die Forscher*innen haben insgesamt etwa 50 Low-Carbon Lifestyle-Optionen identifiziert, die auf die Sektoren Ernährung, Wohnen, Mobilität und Konsum zielen. Sie beziehen sich auf die Werte verschiedener Studien und Projekte, die meist länderspezifische Emissions- oder Fußabdruckdaten behandeln und unterscheiden zwischen verschiedenen Anpassungsraten, einer „Full implementation“-Rate und abgestuften „Partial-adoption“-Raten. Für den Mobilitätssektor werden als Optionen mit den größten Einsparpotenzialen das autofreie private Reisen (Nutzung des öffentlichen Verkehrs), der Umstieg auf E-Autos und Hybridautos sowie die Steigerung der Fahrzeugeffizienz benannt. Fahrgemeinschaften, Wohnnähe zum Arbeitsplatz und autofreies Pendeln gelten als Optionen mit mittlerem Einsparungspotenzial im

Mobilitätssektor. Daran anschließend folgen die Optionen des Arbeitens von zuhause (Teleworking) und die Reduktion von Flugreisen (IGES et al., 2019:27-30). Würden die Optionen in Finnland gänzlich implementiert werden, könnten im Mobilitätssektor 87% der Emissionen eingespart werden. Bereits ab einer Implementationsrate der Low-Carbon Lifestyle-Optionen von 30% könnten mit 48% fast die Hälfte der CO₂-Äquivalent Emissionen vermieden werden. In Japan liegen diese Prozentangaben mit 85% bei 100%-Implementation und 48% bei 30%-Implementation fast auf identischem Level (IGES et al., 2019:31).

Auch die Studie „Comparing the relative mitigation potential of individual pro-environmental behaviors“ (2020) von Katrine Lacroix befasst sich mit Einsparungsoptionen in den Sektoren Ernährung, Wohnen und Mobilität. Die Autorin spricht dabei von „pro-environmental behavior“ und konzentriert sich auf die Individualebene. Methodisch handelt es sich um eine Studie, die auf Basis von systematischen Literaturreviews zu sektoralen Treibhausgasemissionen und Emissionen je nach Verhaltensweise aufgebaut ist. Anhand von Berechnungsformeln quantifiziert die Autorin Schätzungen, die sie als „Achievable Emission Reductions“ bezeichnet (Lacroix, 2020:1398-1400). Für den Mobilitätssektor bezieht sich Lacroix auf die in verschiedenen Studien immer wiederkehrenden Verhaltensweisen des Fahrens eines kraftstoffeffizienteren Autos, des sogenannten Eco-Driving, welches eine effizientere Fahrweise beschreibt, und Teleworking, wobei es um die Minimierung des Arbeitsweges durch einen Tag Home-Office pro Woche geht. Für die genannten drei Verhaltensweisen berechnet Lacroix auf Basis verschiedener Studien der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2012 (für detaillierte Zitation siehe Lacroix, 2020:1403) Einsparungspotenziale von 1,5% bis 1,9% für Teleworking, 2% für Eco-Driving und 3,3% bis 4% für ein kraftstoffeffizientes Auto (Lacroix, 2020:1402,1403).

2.2.2 Einsparungspotenziale für Österreich

Um zurück zu den Einsparungspotenzialen zu kommen, die in Österreich möglich sind, wird erneut der „Sachstandsbericht Mobilität“ des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2019 herangezogen.

Der Sachstandsbericht bietet konkrete Zahlen der Treibhausgaseinsparungspotenziale, die basierend auf einer Umsetzung der jeweiligen Maßnahme und Intensität bis zum Jahr 2030 beziehungsweise 2050 prognostiziert werden. Neben den oben bereits aufgeführten fünf Maßnahmen oder Maßnahmenbündeln werden darüber hinaus auch diejenigen Mittel gelistet, die in den Bereich der Förderung von E-Mobilität fallen, als ökonomische Maßnahmen kategorisiert werden oder zu geringeren Einsparungspotenzialen als 150 kt CO₂-Äquivalent pro Jahr führen (Heinfellner et al., 2019: Annex 1). Diese Maßnahmen, die jeweils politisch-

induzierte Schritte als Grundlage haben, werden im Folgenden gebündelt, um sie als individuelle Änderung in der Lebensweise der Österreicher*innen darstellen zu können. Als Gruppierungshilfe werden die aus der Studie von Ivanova et al. (2020) gelisteten Verhaltensweisen in Bezug auf den Personenstraßenverkehr genutzt und sind für diesen Zweck jeweils als übergeordnete Stichpunkte angegeben (Ivanova et al., 2020:7). Die Maßnahmen des Sachstandberichts, die unter diese Gruppierungen fallen und deren Einsparungspotenziale quantifizierbar sind, sind entsprechend zugeordnet und dargestellt.

Verzicht auf das Autofahren – Verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

- Live car-free (Auto-freies Leben)
- Less car transport (Weniger Auto fahren)
- Telecommuting (Von zuhause aus Arbeiten)
- Car pooling/sharing (Fahrgemeinschaften)
- Shift to public transport (Verlagerung zum öffentlichen Verkehr)

Die aus der Studie von Ivanova et al. (2020:7) entnommenen verschiedenen Verhaltensweisen beschreiben einen Lebenswandel, der sich im Wesentlichen durch einen Verzicht oder die starke Reduzierung des Autofahrens auszeichnet. Politische Maßnahmen, die diesen Lebenswandel induzieren sollen, werden im „Sachstandsbericht Mobilität“ beschrieben und ihre Treibhausgaseinsparungspotenziale quantifiziert (Heinfellner et al., 2019: Annex 1). Der Schwerpunkt liegt dabei auf Maßnahmen, die eine Verlagerung zum öffentlichen Verkehr (ÖV) induzieren sollen.

Hierbei ist zunächst die „Ökologisierung des Pendlerpauschals“ zu nennen. Die vorgeschlagene Maßnahme beschreibt, auf einer ersten Intensitätsstufe angewandt, eine Veränderung der Auszahlungskriterien der Pendlerpauschale, um die bisherige Attraktivierung der Pkw-Nutzung zu reduzieren. Stattdessen würde die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Pauschale gefördert sowie, falls nötig, zusätzlich die Anfahrt zu den ÖV-Stationen. Lediglich bei tatsächlicher Unmöglichkeit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs bliebe die Pauschale unverändert. In seiner zweiten Intensität würde eine Pendlerpauschale komplett eliminiert. Das Szenario prognostiziert im Jahr 2030 Einsparungen von 149 kt (1. Intensität) bzw. 168 kt CO₂-Äquivalent (2. Intensität), im Jahr 2050 würden 84 kt (1. Intensität) bzw. 92 kt (2. Intensität) eingespart (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Weiters würde die vorgeschlagene Maßnahme einer „City-Maut (Carbon Charge) in den Hauptstädten für Pkw“ zu Einsparungen führen. Skizziert wird in erster Intensität eine Gebühr von 2 Euro pro Einfahrt in eine festgelegte Maut-Zone, von der ab 2025 elektrisch betriebene Fahrzeuge ausgenommen wären. Intensität 2 fordert eine Abgabe von 4 Euro pro Einfahrt. Laut Modellierungen würden auf Intensitätsstufe 1 im Jahr 2030 233 kt Treibhausgasreduktion erreicht (2050: 73 kt) und auf Intensitätsstufe 2 im Jahr 2030 412 kt eingespart (2050: 136 kt).

Ein ähnlicher Vorschlag findet sich in der Maßnahme für eine „Nutzungsabhängige Infrastrukturgebühren für Pkw auf allen Straßen (flächendeckendes Pkw Road Pricing)“, wobei auf einen Vignetten-Basistarif, der Fahr- und Verkehrsleistung miteinbezieht, eine jährliche Preissteigerung gerechnet würde. So könnten 2030 68 kt bzw. 2050 93 kt CO₂-Äquivalent eingespart werden. In einer preislich erhöhten zweiten Intensität werden Einsparungen von 135 kt (2030) bzw. 180 kt (2050) prognostiziert (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Darüber hinaus werden verschiedene Szenarien bei Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs geschätzt. So würden die „Erhöhung der Investitionen zur Verdichtung des ÖV (Infrastrukturen)“ und „Zusätzliche Bestellung von ÖV-Dienstleistungen“ in erster Intensitätsstufe im Jahr 2030 Treibhausgaseinsparungen von 35 kt erreichen, im Jahr 2050 könnten Einsparungen von 16 kt erreicht werden. Bei erhöhter Intensität der Investitionen und Bestellung könnten 2030 112 kt und 2050 52 kt Treibhausgasreduktion erreicht werden. Die „Zusätzliche Subventionierung von ÖV-Tickets“, die eine Reduktion der Jahresticketpreise um 25 Prozent von 2020 bis 2030 vorsieht, könnte laut Modellierung im Jahr 2030 67 kt CO₂-Äquivalent einsparen, 2050 rund 25 kt. Eine lineare Preisreduktion von insgesamt 50 Prozent von 2020 bis 2030 könnte im Jahr 2030 142 kt Treibhausgasreduktion erreichen, 2050 rund 54 kt (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Verzicht auf Autos mit Verbrennungsmotoren

- Shift to BEV (Verlagerung zu batterie-elektrisch betriebenen Pkw)
- Shift to PHEV/HEV (Verlagerung zu (Plug-in) hybridelektrisch betriebenen Pkw)
- Shift to FCV (Verlagerung zu Brennstoffzellenfahrzeug)

Ein Lebenswandel, der sich durch den Verzicht auf Pkw mit Verbrennungsmotoren auszeichnet, verspricht ebenfalls signifikante Einsparungspotenziale. Im Folgenden werden diese Potenziale anhand von Maßnahmen des Sachstandsberichts dargestellt, die einen solchen Lebenswandel attraktiver machen oder erleichtern. Hierbei geht es um ökonomische Maßnahmen, die insbesondere die Nutzung von Verbrennungsmotorfahrzeugen teurer machen.

An erster Stelle ist die „Anpassung der Mineralölsteuer“ zu nennen. Laut Szenario würde eine Erhöhung der Mineralölsteuer (MöSt), die als Verbrauchersteuer auf den Kauf von Treibstoffen erhoben wird (fester Betrag pro Liter), zu wichtigen Treibhausgaseinsparungen führen. Auf erster Intensitätsstufe würde die Erhöhung der MöSt auf Dieselkraftstoff aus dem Jahr 2018 um 8,5 Cent sowie eine Bindung der Mineralölsteuersätze von Diesel und Benzin an den Verbraucherpreisindex zu einer Reduktion von 279 kt CO₂-Äquivalent im Jahr 2030 und rund 385 kt im Jahr 2050 führen. Eine zusätzliche Erhöhung der MöSt beider Treibstoffe um 10 Cent pro Liter im Jahr 2023 und weitere 10 Cent im Jahr 2027 erreicht laut Modell Einsparungen von 647 kt im Jahr 2030 und 789 kt im Jahr 2050 (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Ähnliches Vorgehen wird in der Maßnahme zur „Anpassung der Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer“ skizziert. Die motorbezogene Versicherungssteuer (MotV) wird bei Pkw anhand der Leistung des Verbrennungsmotors (in kW) und bei Motorrädern entsprechend dem Hubraum (in ccm) bemessen. In erster Intensität wird eine Erhöhung des gültigen Basistarifs um 50 Prozent im Jahr 2020 veranschlagt, Intensität 2 sieht eine erneute Erhöhung um 50 Prozent ausgehend von dem gültigen Basispreis im Jahr 2027 vor. Laut Modellierung könnten 2030 Einsparungen von 406 kt (Intensität 1) bzw. 540 kt (Intensität 2) erreicht werden, 2050 werden 276 kt (Intensität 1) bzw. 595 kt (Intensität 2) prognostiziert. Die Maßnahme bietet sich insbesondere aufgrund ihrer Zielgenauigkeit auf Verbrennungsmotoren an, Elektrofahrzeuge sind von der MotV befreit (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Auch die „Anpassung der Normverbrauchsabgabe in Hinblick auf eine weitere Ökologisierung“ verspricht Treibhausgaseinsparungen und umgeht eine Teuerung von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die von der Abgabe befreit sind. Beim Kauf von Motorrädern und Pkws ist die Normverbrauchsabgabe (NoVA) die entsprechend den CO₂-Emissionen (g/km) laut Typengenehmigung berechnet wird, einmalig zu entrichten. Je CO₂-intensiver das Fahrzeug, desto höher die NoVA. Würde diese weiter erhöht, wird der Kauf von CO₂-intensiven Fahrzeugen teurer und damit weniger attraktiv. Die bei Veröffentlichung des Sachstandsberichts gültige Deckelung von 32 Prozent würde hierfür aufgehoben und in erster Intensität eine Reduktion des Abzugswerts vorsehen, der von 90 g CO₂/km zwischen 2020 und 2030 auf 60 g CO₂/km reduziert würde. Die zweite Intensität sieht eine Absenkung des Abzugswerts auf 30 g CO₂/km vor. Die somit erreichbaren Treibhausgasreduktionen entsprechen im Jahr 2030 104 kt (1. Intensität) bzw. 231 kt (2. Intensität) und im Jahr 2050 149 kt (1. Intensität) bzw. 512 kt (2. Intensität) (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Letztlich wird die „Ausweitung der Ankaufprämie für ZLEVs [Zero and Low Emission Vehicles] (Pkw)“ als Maßnahme mit Treibhausgasreduktionspotenzial beschrieben. Hierbei geht es um eine Verlängerung von bereits eingesetzten Maßnahmen, die die Anschaffung von Elektrofahrzeugen oder (Plug-In) hybridelektrischen Pkw unterstützen. Einsparungspotenziale können hierfür jedoch nicht quantifiziert modelliert werden (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Veränderte Fahrzeugnutzung

- Shift to smaller car (Wechsel auf ein kleineres Auto)
- Fuel efficient driving (Kraftstoffeffizientes Fahren)
- Energy and material efficiency (Energie- und Materialeffizienz)

Maßnahmen, die die Fahrzeugnutzung auf Basis von angepassten Rahmenbedingungen ändern, führen zu weiteren Treibhausgasreduktionen. Beispielsweise kann die „Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und LNF [leichte Nutzfahrzeuge] auf Autobahnen, Autostraßen und im Freiland“ genannt werden. Würde eine Absenkung der erlaubten

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h außerorts und von 130 km/h auf 120 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen erfolgen (Intensität 1), könnten im Jahr 2030 514 kt CO₂-Äquivalent eingespart werden und im Jahr 2050 rund 226 kt. Bei einer Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h außerorts und 100 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen (Intensität 2) könnten 2030 828 kt und 2050 336 kt CO₂-Äquivalent eingespart werden (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Ein ähnlicher Maßnahmenvorschlag soll zudem einen Anreiz für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen darstellen: „Anpassung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw und LNF auf Autobahnen und Autostraßen ausgenommen ZEVs“. In diesem Fall würde die geltende Höchstgeschwindigkeit für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Autobahnen und Schnellstraßen von 130 km/h auf 100 km/h abgesenkt werden, ohne Auswirkung für Elektrofahrzeuge. Es wird eine Einsparung von 506 kt für das Jahr 2030 prognostiziert bzw. rund 161 kt Treibhausgasreduktion im Jahr 2050 (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Hervorzuheben ist außerdem die Maßnahme zur Einführung eines „EcoDriving-Pflichtmodul in Führerscheinausbildung für alle Fahrzeugkategorien“. Für diese Maßnahme könnten im Sachstandsbericht keine Einsparungspotenziale quantifiziert werden, dennoch birgt sie großes Potenzial für die Herbeiführung eines Lebenswandels hin zu einer klimafreundlicheren Lebensweise (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Aktiver Verkehr

- Shift to active transport (Verlagerung zu aktivem Verkehr)
- Walk instead of bus (Zu Fuß gehen, statt Nutzung des Buses)

Zuletzt wird unter dem Maßnahmenfeld des aktiven Verkehrs angeführt, welche Maßnahmen eine Lebensweise begünstigen können, die auf den motorisierten Verkehr verzichtet. Zu nennen ist hier der Maßnahmenvorschlag: „Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung – klimaaktiv mobil Programm“. Dabei soll es zu einer Erhöhung des Budgetvolumens kommen, das jährlich für die Förderung von klimaschonenden Maßnahmen eingesetzt wird. Die erste Intensitätsstufe sieht dabei eine Erhöhung des Budgets sowie der Förderung für weitere Angebote um 50 Prozent vor und eine verlängerte Weiterführung der Maßnahmen bis 2050, die, Stand 2019, bis 2025 geplant war. Diese Verlängerung sowie eine Anhebung der Budgets um weitere 50 Prozent werden in der zweiten Intensitätsstufe gefordert. Eine qualitative Abschätzung der Einsparungspotenziale kommt mit diesen Maßnahmen bei Intensität 1 auf 190 kt Reduktionsvolumen im Jahr 2030 und 240 kt im Jahr 2050. Bei Intensität 2 werden 480 kt (2030) bzw. 350 kt (2050) prognostiziert (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Abschließend werden die beiden Maßnahmen „Qualitätsoffensive der Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr“ und „Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen zugunsten von Fuß- und

Radverkehr“ gebündelt betrachtet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen alleine reiche jedoch nicht aus, um den Fuß- und Radverkehr ausreichend zu erhöhen, um Einsparungsziele zu erreichen. Stattdessen müssen weitere Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr betreffen und zu einer Reduktion des Fahrzeugbestands führen, umgesetzt werden. Gelingt dies, würde bei einer geschätzten ersten Intensitätsstufe, die eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs um 1 Prozent bis 2030 und um 2 Prozent bis 2050 vorsieht, eine Treibhausgasreduktion von 249 kt im Jahr 2030 und 113 kt im Jahr 2050 erreicht werden können. Auf Intensitätsstufe 2, die eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs um insgesamt 1,5 Prozent bis 2030 und 3 Prozent bis 2050 vorsieht, könnten 2030 rund 386 kt CO₂-Äquivalent eingespart werden und 2050 rund 227 kt (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Bezüglich der aufgeführten Maßnahmen ist festzuhalten, dass die jeweiligen Einsparungspotenziale nicht einfach aufaddiert werden können. Beispielsweise fallen die einzelnen Potenziale der erhöhten NoVA, MotV oder MöSt kombiniert geringer aus. Bei Durchsetzung von Maßnahmen, die den Kfz-Bestand verringern, bekommen sie ebenso ein kleineres Potenzial. Andererseits würde in diesem Fall das Potenzial der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln stark zunehmen (Heinfellner et al., 2019: Annex 1).

Wie zu Beginn dieses Unterkapitels erwähnt, handelt es sich bei den aufgelisteten Maßnahmenvorschlägen des Sachstandsberichts und deren Einsparungsprognosen um politisch-induzierte Maßnahmen, die einen persönlichen Lebenswandel herbeiführen können, indem sie klimafreundlichere Verhaltensweisen attraktiver machen beziehungsweise klimaschädliches Verhalten (monetär) abwerten. Dass diese veränderten Lebensweisen dennoch nicht für Jeden und Jede die beste oder auch nur eine mögliche Option sind, wird nachstehend erläutert.

2.2.3 Soziale Effekte und Umsetzbarkeit – Grenzen der Aneignung einer klimafreundlichen Lebensweise

Vor dem Hintergrund der zum Teil sehr großen Einsparungspotenziale, die die vorgeschlagenen Maßnahmen bieten, stellt sich die Frage, warum diese nicht schon längst von der Politik implementiert beziehungsweise von klimabewussten Bürger*innen freiwillig umgesetzt werden. Denn während beispielsweise in Wien täglich fast zwei Millionen Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und über eine Millionen Menschen ein Jahres-, Jugend- oder Semesterticket besitzen, ist die Zahl der zugelassenen Autos in Österreich weiter angestiegen und liegt 2022 bei 570 Autos pro 1000 Einwohner*innen (Wiener Linien, 2022; STATISTIK AUSTRIA, 2022 & VCÖ, 2022). Dass diese Diskrepanz nicht (alleine) am fehlenden Klimabewusstsein der einzelnen Bürger*innen liegt, zeigen die

verschiedenen Grenzen, die die Aneignung einer klimafreundlichen Lebensweise in Österreich schwierig oder kaum möglich machen.

Diese Grenzen können entlang verschiedener Vulnerabilitätsmerkmale beschrieben werden. Der 2021 erschienene Bericht „Soziale Folgen des Klimawandels in Österreich“ des Bundesministeriums für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK) schlüsselt zwischen verschiedenen Merkmalen auf, von denen folgende als für die hier betrachteten Analysedimensionen relevanten Vulnerabilitätsmerkmale hervorzuheben sind: Niedriges Einkommen, Armut- oder Ausgrenzungsgefährdung sowie Maßnahmenauswirkungen aufgrund des Wohnortes, wobei Stadt-Land-Unterschiede berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist Intersektionalität zu bedenken, wenn Merkmale kombiniert auftreten (Seebauer et al., 2021:30).

Indikator für die Zuordnung von Personen zur Gruppe derjenigen, denen ein niedriges Einkommen zur Verfügung steht, ist in dem Bericht die Zugehörigkeit zum untersten Einkommensquintil. Mit Bezug auf Daten von Statistik Austria aus dem Jahr 2019 misst das BMSGPK dem untersten Einkommensquintil ein jährliches äquivalisiertes Nettohaushaltseinkommen von maximal 17.540 Euro zu (Seebauer et al., 2021:34). Wird das einkommensschwächste Viertel der Bevölkerung betrachtet, hat dieser Bevölkerungsanteil im Jahr 2019 ein Jahresäquivalenzhaushaltseinkommen von 18.968 Euro zur Verfügung (STATISTIK AUSTRIA, 2019:33). Die Betrachtung von Zahlen aus dem Jahr 2021, die der Erhebung „European Union Statistics on Income and Living Conditions 2021“ entnommen werden können und das untere Einkommensquartil heranziehen, zeigt, dass knapp 2,2 Millionen Österreicher*innen ein jährliches äquivalisiertes Nettohaushaltseinkommen von maximal 20.326 Euro erwirtschaften (STATISTIK AUSTRIA, 2022a:37).

Personen, die als armuts- oder ausgrenzungsgefährdet gelten, sind laut Statistik Austria diejenigen, die einkommensarm sind, erheblich materiell und sozial depriviert oder in Haushalten mit keiner oder sehr niedriger Erwerbsintensität leben. Als einkommensarm gelten Haushalte mit einem äquivalisierten Haushaltseinkommen, das unter 60% des äquivalisierten Medianeinkommens liegt (2021 lag diese Schwelle bei 16.457 Euro Jahreseinkommen eines Einpersonenhaushalts). Personen, die als erheblich materiell und sozial depriviert gelten, unterschreiten einen festgelegten Mindestlebensstandard, der sich aus Grundbedürfnismerkmalen zusammensetzt. Sind mindestens sieben der 13 Merkmale, die aus Haushalts- und persönlichen Gütern bestehen, nicht leistbar, gelten Personen als erheblich sozial und materiell depriviert. Als Haushalte ohne oder mit einer sehr niedrigen Erwerbsintensität gelten jene, „in denen die Erwerbsintensität aller erwerbsfähigen Haushaltsteilnehmer unter 20% des gesamten jährlichen Erwerbspotenzials liegt“ (STATISTIK AUSTRIA, 2022a:29,30). In einem Einpersonenhaushalt entspräche dies einer ganzjährigen Tätigkeit, die maximal sieben

Stunden pro Woche umfasst (STATISTIK AUSTRIA, 2022a:26). Laut der Erhebung von Statistik Austria (2022) zu Einkommen, Armut und Lebensbedingungen aus der Erhebung EU-SILC 2021 sind in Österreich rund 1,5 Millionen Menschen armuts- oder ausgrenzungsgefährdet, davon werden fast 1,3 Millionen als armutsgefährdet, 470.000 als in Haushalten mit keiner oder sehr niedriger Erwerbsintensität lebend und 160.000 als erheblich materiell und sozial depriviert eingestuft. Das entspricht einem Bevölkerungsanteil von 17,27% (STATISTIK AUSTRIA, 2022a:48).

Das hervorzuhebende Vulnerabilitätspotenzial dieser Personengruppen basiert, auf den Mobilitätszugang bezogen, häufig auf schlechteren Wohnverhältnissen, ihrem geringen Investitionsvermögen sowie weiteren finanziellen Zugangsbeschränkungen. Während einerseits mit 44% der Haushalte mit privatem Pkw die Eigentumsrate im unteren Einkommensviertel niedriger als der Durchschnitt ist, setzt dies andererseits die Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes, dessen Leistbarkeit sowie dessen räumlichen Zugang, voraus (Seebauer et al., 2021:34,35).

Um den Indikator des Wohnortes und damit die unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen zu öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen der Stadt- und Landbevölkerung aufzugreifen, werden die Daten der EU-SILC 2021 Erhebung zu den Gemeindegrößenklassen herangezogen. Laut diesen Zahlen leben 2021 knapp 8,8 Millionen Menschen in Österreich, von denen 53,6% in Gemeinden mit 10.000 Einwohner*innen oder weniger leben (STATISTIK AUSTRIA, 2022a:37). Bei Fragen der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und somit dem Zugang zu öffentlichen Verkehrsoptionen geht es häufig um eben diese kleinen Gemeinden. Als Indikator für die räumliche Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln wird die ÖV-Gütekasse des Österreichischen Raumentwicklungskonzepts 2030 (ÖREK) herangezogen. Dieses ordnet unter Einbezug der räumlichen Zuordnung eines städtischen oder ländlichen Raums österreichischen Regionen und Gebieten eine Gütekasse zwischen A und G zu, die auf Basis von Fußwegdistanzen und Haltestellenkategorien bestimmt werden. Dabei werden die Haltestellenkategorien wiederum anhand von Fahrtintervallen und Haltestellentypen (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Fernverkehr, etc.) klassifiziert. Als Güteklassen, die mindestens eine gute ÖV-Erschließung ausweisen, gelten die Klassen D und höher. Die Güteklassen E, F und G zeigen eine unzureichende ÖV-Erschließung an. Darüber hinaus lebt ein Teil der Bevölkerung in Regionen, denen gar keine Gütekasse zugeordnet wird, da überhaupt kein Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz vorhanden ist. Entsprechend dieser Zuordnungen zeigen die Ergebnisse, dass an einem Schultag 2021 47% der österreichischen Bevölkerung keinen oder einen nicht ausreichend guten Anschluss an das ÖV-Netz hatten, an einem Schulfertag waren es mit 51% sogar über die Hälfte der Bevölkerung (ÖREK, 2022:7,11-17). Für die betroffenen Gemeinden gilt, dass Haushalte ohne

einen eigenen Pkw verschiedene gesellschaftliche Ausgrenzungen riskieren, da sie mobile Einschränkungen erfahren, die sie von sozialer und ökonomischer Teilhabe exkludieren.

Viele der in Kapitel 2.2 dargestellten Maßnahmen betreffen Personen unterschiedlicher Einkommensgruppen und mit diversen sozio-demografischen Merkmalen auf unterschiedliche Weise. So würde die Mautgebühr von einigen Euro für die Einfahrt in eine Stadt unterschiedliche Auswirkungen auf die finanzielle Situation der Österreicher*innen haben, die über unterschiedliche Kapazitäten verfügen. Ebenso ist die Leistbarkeit der Neuanschaffung eines Elektroautos für viele nicht gegeben und kommt somit trotz Förderungen nicht in Frage. Darüber hinaus würde die Erhöhung der Mineralölsteuer für zahlreiche Österreicher*innen, die sich dies nicht leisten können und keine öffentliche Verkehrsanbindung haben, zu einem Ausgrenzungsfaktor werden.

Für die Umsetzung von leistungsgerechtem Klimaschutz bedeutet das, dass bei der Implementation jeglicher Maßnahmen immer der gleichberechtigte Zugang zu Mobilität mitgedacht und gewährleistet werden muss. Mit Bezug auf Litmann (2015) wird in dem Bericht „Mobilität der Zukunft“ (2015) vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) der gleichberechtigte Zugang in verschiedene Ebenen eingeteilt, wobei die Ebene der sozialen Gerechtigkeit hervorgehoben werden kann. Diese wird als vertikale Gleichberechtigung beschrieben und sieht vor, dass „Mitglieder benachteiligter Gesellschaftsgruppen (z.B. Einkommensgruppen, sozio-demografische Merkmale) bevorzugt behandelt“ werden (Kaufmann et al., 2015:60).

Entsprechend müssen leistungsgerechte Klimaschutzmaßnahmen im Mobilitätssektor neben ihrem Treibhausgaseinsparungspotenzial auch sozial gerechte Bedingungen erfüllen, um Ausgrenzungen zu vermeiden. Wie eine politische Maßnahme zu einem klimafreundlichen Lebenswandel führen kann, der leistungsgerecht zu Treibhausgaseinsparungen führt, wird auf der in Kapitel 3 erörterten theoretischen, konzeptionellen und methodischen Basis analysiert.

2.3 Zwischenfazit der Kontextualisierung des Forschungsfelds

Fasst man die in diesem Kapitel dargelegten Erkenntnisse zusammen, ist festzuhalten, dass der Straßenverkehr, und hier im speziellen der Personenstraßenverkehr, aufgrund seiner hohen Treibhausgasemissionen von fast 12 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent hohe Einsparungspotenziale bietet. Diese sind anhand der verschiedenen Maßnahmenvorschläge betrachtet und zwischen ihren Zielen und Potenzialen differenziert worden.

Wendet man die Unterscheidung von Schanes et al. (2016) zwischen „Improvement“ und „Reduction“ auf die im Sachstandsbericht vorgeschlagenen Maßnahmen an, ergeben sich

zwei Gruppen von Maßnahmen. Jene, die unter „Reduction“ fallen und veränderte Verhaltensweisen beziehungsweise ein verändertes Konsumverhalten begünstigen, sowie jene, die unter „Improvement“ fallen und sich durch unveränderte Konsummengen, jedoch verbesserte und daher effizientere Konsumprodukte auszeichnen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Maßnahmen, die unter den Verzicht auf Autos mit Verbrennungsmotoren und die veränderte Fahrzeugnutzung fallen als „Improvement“ benannt werden können, während die Maßnahmen, die unter den Verzicht auf das Autofahren und den aktiven Verkehr fallen, als „Reduction“ Maßnahmen kategorisiert werden können. Während dabei strenggenommen zwischen den technischen Lösungen („Improvement“) und den weiterführenden Verhaltensmaßnahmen („Reduction“) differenziert werden kann, kann als Fazit formuliert werden, dass alle beschriebenen Maßnahmen des Sachstandsberichts Mobilität eine Veränderung der Bereitstellungssysteme gemeinsam haben.

Eine detaillierte Erläuterung der Bereitstellungssysteme folgt in Kapitel 3.1. Bereits hervorzuheben ist, dass die Veränderung der Bereitstellungssysteme das Konsumsystem auf zwei Ebenen betrifft: der politökonomischen, und damit der Ebene des Produktes, sowie der sozioökonomischen, welche die sozialen Konsumnormen betrifft. Daran anknüpfend kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass die Umsetzung der in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen einerseits individuelle Entscheidungsspielräume in Bezug auf das eigene Konsumverhalten in unterschiedlicher Ausprägung offenlassen, andererseits verschiedene finanzielle oder rechtliche Begrenzungsfaktoren festlegen, womit ein wichtiger Teil eines Bereitstellungssystems bereits angeschnitten wird. Ziel der Maßnahmen ist es, durch die Veränderung der Rahmenbedingungen des Systems das Konsumverhalten und die Lebensweise der Österreicher*innen zu beeinflussen. Dass diese potenzielle Beeinflussung durch sozioökonomische oder geografische Einschränkungen begrenzt wird, ist auf Basis der in Kapitel 2.2.3 erörterten Faktoren in der Analyse zu berücksichtigen.

Neben dem Bereitstellungssystem wird im nachstehenden 3. Kapitel außerdem das Konzept der Lebensweise, welches im Rahmen dieser Arbeit Anwendung findet, detailliert erörtert.

3 Theoretische, konzeptionelle und methodische Vorgehensweise

Im Folgenden werden die Theorie, auf deren Basis die Forschungsfrage beantwortet wird und ein Schlüsselkonzept, das zentral für das Verständnis der Arbeit ist, erörtert. Die Verknüpfung dieser dient anschließend der Erläuterung des Argumentationsgangs. Letztlich wird die methodische Herangehensweise, die für die Forschung als geeignet gewählt wurde, beschrieben.

3.1 Bereitstellungssysteme – Eine Theorie der Bereitstellungsperspektive

Der „APCC Special Report“ (2023), der sich mit der Frage auseinandersetzt, wie die Strukturen eines klimafreundlichen Lebens aussehen könnten, hebt unter anderem dafür notwendige Voraussetzungen hervor:

„Um eine klimafreundliche Lebensweisen [sic!] zu ermöglichen, bedarf es dreierlei: (1) einer Stärkung und klimaeffizienten Ausweitung jener Bereitstellungssysteme, die menschliche Bedürfnisse mit verhältnismäßig geringem Ressourcen- und Energieverbrauch befriedigen, z. B. Pflege, Bildung, Gesundheit (Aigner & Lichtenberger, 2021; Calafati et al., 2021; Hardt et al., 2020); (2) einer Umwandlung jener Bereitstellungssysteme, die menschliche Bedürfnisse mit einem nicht nachhaltigen Ressourcen- und Energieverbrauch befriedigen, z. B. Wohnen, Ernährung, Mobilität (Calafati et al., 2021; Mattioli et al., 2020; Plank et al., 2021); sowie (3) eines Rückbaus jener Bereitstellungssysteme, die primär nicht der menschlichen Bedürfnisbefriedigung dienen, sondern andere Ziele verfolgen (Gough, 2017; O'Neill et al., 2018) (...)“ (APCC, 2023:3 (Kapitel:27)).

Die hier erwähnten Bereitstellungssysteme sind das Stichwort für die gewählte theoretische Basis, auf der die Frage, wie durch politische Maßnahmen der Lebenswandel von Österreicher*innen zu einer klimafreundlicheren Lebensweise positiv beeinflusst werden kann, beantwortet werden soll. Ausgehend von der Bereitstellungsperspektive gibt es verschiedene theoretische Ansätze, die zum Teil im „APCC Special Report“ genannt werden. Darunter fallen die Transformative Anpassung (Complex Adaptive Systems), der sozial-ökologische Ansatz, die Bereitstellungssysteme (Systems of Provision Approach), praxeologische oder praxistheoretische Ansätze (Theories of Practice), die Social Provisioning Perspective und die Multilevel Perspective (APCC, 2023: Kapitel 27 & Fanning et al., 2018:4). Folgend liegt der Fokus auf dem Systems of Provision Approach sowie der sozial-ökologischen Herangehensweise.

In der Betrachtung von Produktion, Verteilung und Konsum beschreibt die Bereitstellung das Vorhandensein oder zur Verfügung stellen von Produkten oder Dienstleistungen. Bereitstellungssysteme umfassen jegliche Elemente, die von der Ausgangsressource bis zu der Befriedigung eines Bedürfnisses durch ihren Konsum zusammenwirken. Ein Bereitstellungssystem besteht aus rechtlichen Rahmenbedingungen, ebenso wie Akteuren

und (infra-)strukturellen Voraussetzungen, wie dieses Kapitel erörtert (Bayliss/Fine, 2020:2; Plank et al. 2021:4 & vgl. APCC, 2023:2,3 (Kapitel 27)). Somit bietet die Anwendung des Theorieansatzes die Möglichkeit, effektive Ansatzpunkte (Bayliss & Fine, 2020:xi: „leverage points“, Plank et al., 2021:10: „shaping dimensions“ oder Liehr et al., 2017:7: „mediating dimensions“) zu identifizieren, die die Konsumententscheidungen von Bürger*innen beeinflussen können. Davon ausgehend soll ein nachhaltiger Lebenswandel induziert werden können.

Der Ansatz der Bereitstellungssysteme ist erstmals von dem Wirtschaftswissenschaftler Ben Fine in Zusammenarbeit mit Ellen Leopold in den 1990er Jahren erläutert worden und heißt im englischen Original „Systems of Provision Approach“ (SoP). Er widmet sich der Frage, was den Konsum antreibt und beeinflusst und argumentiert, dass Konsum Outcomes (oder Ergebnisse des Konsums) auf dem System basieren, das das jeweilige Produkt oder die Dienstleistung bereitstellt. Für seine Erklärung zieht der SoP Approach verschiedene sozialwissenschaftliche Disziplinen heran. Daraus ergibt sich auch die ursprüngliche Entwicklungsidee des Ansatzes, der als Alternative zu ökonomischen (insbesondere neoklassischen) Überlegungen entwickelt wurde, die sich der Konsumfrage als individuelle Entscheidung nähern und damit viele Einflussfaktoren unbeachtet lassen, wie die Autor*innen Kate Bayliss und Ben Fine in dem 2020 erschienen Buch „A Guide to the Systems of Provision Approach: Who Gets What, How and Why?“ erörtern. Stattdessen müssten die Fragen was, wie und warum konsumiert wird, auf Basis von Konsumnormen beantwortet werden, die soziale, historische und geografische Strukturen anerkennen. Darüber hinaus ergäben sich Schwächen, wenn das Subjekt, um dessen Konsum es geht, nicht in seiner Spezifität betrachtet würde. Der SoP Ansatz kombiniert daher in der Analyse des Konsums ein vertikales und ein horizontales System. Erstgenanntes betrachtet das Konsumprodukt an sich, dessen Produktion, Konsum, Verteilung und Entsorgung, auch bezeichnet als politökonomisches Bereitstellungssystem. Das zweitgenannte System, auch soziokulturelles System, betrachtet sozio-ökonomische Variablen, beispielhaft genannt werden Einkommen oder Geschlecht. Hierbei wird auch die Bedeutung sogenannter „Material Cultures“, die mit Konsumprodukten verbunden werden, gewichtet. Genauer geht es dabei um die in zeitlicher und räumlicher Abhängigkeit stehenden Bedeutungen von Produkten für die relevanten Akteur*innen. Grundsätzlich wird der Fokus weggeleitet von der Betrachtung einer individualistischen Konsumententscheidung hin zu der Untersuchung von Normen, die den Konsum beeinflussen, in Abhängigkeit von verschiedenen sozio-ökonomischen und Status-Variablen bestehen und in gesellschaftlichen Dynamiken verankert sind (Bayliss/Fine, 2020:vi,1,2,8).

Hervorzuheben ist außerdem die konsequente Abgrenzung von Mainstream-Konsumtheorien, die Konsumententscheidungen als nutzenmaximierende, rationale Abwägungen einzelner Individuen sehen. Der SoP Ansatz konzentriert sich dagegen auf weitere Einflüsse:

„(...) [W]hat and how we consume is profoundly affected by social, certainly familial and peer-group interactions, and is also reflected, for example, in national and ethnic differences (...). Rather than exercising demand independently of one another, individuals conform to systematic patterning, which we will designate as (social) norms of consumption“ (Bayliss/Fine, 2020:53).

Ein weiterer wichtiger Beitrag des SoP Ansatzes ergibt sich aus dessen Erweiterung zum „Public Service Systems of Provision Approach“ (PSSoP). Dieser betrachtet ebenfalls den Konsum, in Hinblick auf die Produktion steht dabei jedoch nicht der Privatsektor im Fokus, sondern die Bereitstellung von Gütern durch die öffentliche Hand und somit die staatliche Intervention. Die Analyseoptionen werden um sozial- und wohlfahrtsstaatliche Bereitstellungen erweitert (Bayliss/Fine, 2020:13,14). Durch diese Adaptierung können öffentliche, soziale oder infrastrukturelle Güter ebenfalls anhand des Ansatzes untersucht werden. Bayliss und Fine nennen beispielhaft die Gesundheitsversorgung, Bildung oder den Transportsektor (Bayliss/Fine, 2020:29).

Bei der Betrachtung der theoretischen Grundlagen des SoP Ansatzes verweisen Bayliss und Fine (2020) insbesondere auf die Marxistische politische Ökonomie:

„Marxist political economy (MPE) provides an opportune starting point, precisely because of its emphasis upon commodity production as a structured process, involving (class) agencies and corresponding relations of capitalist production in provisioning. (...) The point is to address, to engage positively with, consumption in its own right, not as a passive reflection of production but neither independently of it“ (Bayliss/Fine, 2020:31,32).

Des Weiteren halten die Autor*innen fest, dass der theoretische Ansatz des SoP methodisch auf verschiedene Weise Anwendung finden kann, fünf Kernelemente für dessen weiteres Verständnis jedoch genannt werden können und im Rahmen des Frameworks geeignete Startpunkte für Recherchen und Studien bilden. Diese fünf Elemente sind die Agenten oder Agenturen, Strukturen, Prozesse, Beziehungen oder Verhältnisse und sogenannten „Material Cultures“ (Bayliss/Fine, 2020:38-41).

Zu den Agenten oder Agenturen zählen jegliche Akteure, die involviert sind, sowohl in die Produktion als auch als Konsument*innen oder auf verschiedenen Ebenen der Repräsentation, des Handels oder finanzieller Aspekte. Innerhalb der Akteur-Kategorien wird entlang verschiedener Merkmale in unterschiedliche Sub-Kategorien unterschieden, wobei jeder Akteur einen bestimmten Einfluss auf das System hat und auf bestimmte Weise daran teilnimmt (Bayliss/Fine, 2020:38,39). Durch soziale und historische Strukturen sind dieser Teilnahme Weichen gestellt, die ihre Ausprägung beeinflussen: „Such structures take different forms and, for example, may be organizational, institutional and social, formal or informal“ (Bayliss/Fine, 2020:39). Die alles überschattende Struktur sei dabei der Kapitalismus, der die ökonomische Reproduktion maßgeblich determiniert. Diese, ebenso wie soziale

Reproduktionsstrukturen, spezifizieren sich in genauerer Betrachtung der Sektoren, Orte und Zeitpunkte. Die Betrachtung der Strukturen zeigt, dass die, eingangs erwähnten, vertikalen Faktoren des Systems of Provision (wie der Konsum) mit den horizontalen Faktoren (beispielsweise das Einkommen) interagieren (Bayliss/Fine, 2020:39).

„A deeper level of causal determination can (...) be pursued within the SoP approach by uncovering the ways in which different structures are reproduced, or transformed, as a result of the integral nature of SoPs across their various elements, both through the agencies involved and how they go about their business“ (Bayliss/Fine, 2020:40).

Die Prozesse betreffend geht es um die Frage, wie innerhalb der Strukturen durch die Agenten gehandelt wird oder genauer, wie die Agenten ihre „structured sequence of activities“ ausüben (Bayliss/Fine, 2020:40). Unter den Begriff der Prozesse kann dabei abstraktes und systemisches Handeln ebenso wie konkrete Aktivitäten. Entsprechend lässt sich dieses Handeln in der Alltagspraxis verorten, im weiteren Verständnis aber vor allem in sozialen Prozessen. Bayliss und Fine veranschaulichen den Begriff der Prozesse anhand der Beispiele Privatisierung, Globalisierung, Werben (advertising) und Vergeschlechtlichung (gendering). Die Beispiele verdeutlichen die verschiedenen Prozessebenen und dass diese Agenten und Strukturen beeinflussen (Bayliss/Fine, 2020:40). Ebenfalls einen wichtigen Einfluss hat das Element der Beziehungen oder Verhältnisse, da Bereitstellungssysteme einerseits auf ihnen aufbauen und sie andererseits erzeugen und reproduzieren. Hierbei geht es um die Verhältnisse oder Beziehungen, die entlang von Klasse, Geschlecht, Race oder weiteren Ungleichheitsachsen bestehen, ihre Machtkonstellationen und Konfliktpotenziale (Bayliss/Fine, 2020:41).

„For the SoP approach, there is a need to specify relations across the three headings above: how are relations structured; how are positions in those structures occupied by different agencies; and what are the processes by which the SoP is reproduced or transformed“ (Bayliss/Fine, 2020:41).

Als fünftes Element nennen die Autor*innen die sogenannten „Material Cultures“, die sie als die jeweiligen Bedeutungen von Bereitstellung beschreiben. Diese werden durch die Agenten im SoP und damit abhängig von ihrer jeweiligen Rolle geprägt und sollen die Kultur und Materialität im Rahmen der Bereitstellung verknüpfen (Bayliss/Fine, 2020:41).

„A crucial part of the SoP approach is to emphasize that there is an integral relation between each SoP and the cultures that are attached to or, more accurately, interact with it“ (Bayliss/Fine, 2020:41).

Durch diese Verknüpfung zwischen dem Materiellen und Kulturellen stellen die „Material Cultures“ einen wichtigen Ausgangspunkt und Hintergrund für Konsumnormen dar, die wiederum die Konsumententscheidung beeinflussen. Erneut gilt es hervorzuheben, dass diese,

dem SoP Ansatz entsprechend, nicht individuell getroffen werden. Stattdessen wird von gebündelten Konsummustern gesprochen, die kollektiv auf Personengruppen zutreffen. Bayliss und Fine sprechen daher von Normen, die durch externe Faktoren beeinflusst sind und von Individuen verinnerlicht (Bayliss/Fine, 2020:54). Wichtig sind diese Konsumnormen, da der Systems of Provision Ansatz Konsum entlang dieser Normen betrachtet:

„Indeed, the approach takes identifiable consumption norms as starting point, with the aim of developing a corresponding explanation for how these are reproduced or transformed and seeks to attend to the differentiated meanings and cultures to which such norms are attached“ (Bayliss/Fine, 2020:54).

Zudem ergeben sich diese Normen laut Bayliss und Fine ausgehend von den zuvor genannten Elementen der Agenten, Strukturen, Prozesse und Verhältnisse und sind spezifisch je nach Bereitstellungssystem, das betrachtet wird (Bayliss/Fine, 2020:54). An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass die Anwendung des Ansatzes der Bereitstellungssysteme nicht die vollumfängliche Bearbeitung der erläuterten fünf Elemente voraussetzt.

Um Ansatzpunkte für die Veränderung von Bereitstellungssystemen zu identifizieren, erarbeiten Schaffartzik et al. (2021) eine Konzeptualisierung verschiedener Sektoren als Bereitstellungssystem. In ihrer Abhandlung „The transformation of provisioning systems from an integrated perspective of social metabolism and political economy: a conceptual framework“ streichen die Autor*innen heraus, dass beispielsweise der Energie- oder Mobilitätssektor als Bereitstellungssystem konzeptualisiert werden kann. Insbesondere diese Sektoren betreffend sind grundlegende Veränderungen notwendig, um Umweltbelastungen zu reduzieren. Das Framework beschreiben Schaffartzik et al. zum einen entlang der Dimension des sozialen Metabolismus, der die Menschheit als Stoffwechsel-System darstellt, das Rohstoffe und Energie in Konsumgüter und Dienstleistungen umwandelt. Die Bedeutung des sozialen Metabolismus in der Betrachtung der sozio-ökonomischen Transformation begründen die Autor*innen damit, dass ohne diese Dimension die Tragweite der Relevanz von Produktion und Distribution nicht ausreichend gewichtet würde und somit ein unvollständiges Bereitstellungssystem böte. Weiters biete der soziale Metabolismus die Grundlage für eine Betrachtung der Bereitstellung als dynamisch, historisch und in Abhängigkeit vom gesellschaftlichen Kontext (Schaffartzik et al., 2021:1405,1406). Darüber hinaus ziehen die Autor*innen die politisch-ökonomische Dimension heran, welche im Rahmen von Bereitstellungssystemen die Akteure, Institutionen und das Kapital umfasst. Diese Dimension bestimmt unter anderem die besondere Rolle des Staates, die beispielsweise in Hinblick auf „structural conditions, system dynamics, and power relations“ deutlich wird (Schaffartzik et al., 2021:1410 mit Bezug auf Jessop, 2002 und Görg, 2003).

Zudem wird die Relevanz eines akteurszentrierten Ansatzes hervorgehoben und die sich darin wiederfindende Funktion des Staates.

„The state plays a central role in enabling not only the development of the provisioning system but also in facilitating or hindering the involvement of other actors“ (Schaffartzik et al., 2021:1410).

Insbesondere in kapitalistischen Bereitstellungssystemen sind das Kapital und damit Investitionen in das System sowie Profit weitere Punkte, die in einer umfangreichen Analyse Betrachtung finden müssen. Wie eine solche Analyse, die den sozialen Metabolismus ebenso wie die polit-ökonomische Dimension betrachtet, aussehen könnte, veranschaulichen die Autor*innen durch eine Darstellung von fünf Phasen der Bereitstellung. Anhand dieser können Ansatzpunkte für Interventionsmöglichkeiten identifiziert werden und der Versuch unternommen, unter anderem durch die historische Verortung der Systeme nachhaltigere Alternativen auszumachen (Schaffartzik et al., 2021:1410-1416).

Die Machtbeziehungen, die entlang der Phasen Hindernisse aufrechterhalten und Interventionsmöglichkeiten beeinflussen, zeigen, dass ohne eine systematische Transformation des Systems kaum Änderungen hervorgerufen werden können. Individuellen Konsumententscheidungen oder technischen Lösungen wird eine ausreichende Einflussmacht abgesprochen: „Instead, a systemic transformation requires multiple and collective points of intervention that disrupt the socio-metabolic as well as the financial flows and challenge vested interests“ (Schaffartzik et al., 2021:1417).

Auch das Paper von Plank et al. (2021) beschäftigt sich, aufbauend auf der Forschung zum sozialen Metabolismus und in Hinblick auf die Verknüpfung von Bestand und Leistung, dem sogenannten Stock-Flow-Service-Nexus, mit der Entwicklung eines konzeptionellen Analyseansatzes, der die Bewältigung der Herausforderungen des sozial-ökologischen Wandels thematisiert. Hierbei greifen die Autor*innen auf zwei verschiedene Stränge des Ansatzes der Bereitstellungssysteme zurück. Auf der einen Seite gehen sie auf die Konzeptualisierungen ein, die auf ökologischer und politischer Ökonomie aufbauen und ihre Basis in der Darstellung von Fine und Leopold (1993) haben (siehe oben). Auf der anderen Seite befassen sie sich mit dem Bereitstellungssystemansatz, der durch die Frankfurter Schule für soziale Ökologie geprägt wurde und insbesondere im deutschsprachigen Raum verbreitet ist (Plank et al., 2021:4). Den Bezug auf den sozialen Metabolismus stellen sie unter anderem heraus, da dieser die Dimension des sozialen Verhaltens betrachtet:

„Social behavior or practices i.e. routinized forms of behavior, often exercised without explicit reflection or rational choices must be transformed and the vested interests and power relations involved in the former system are challenged and will probably oppose such transformations“ (Plank et al., 2021:1).

Den ökologisch- und polit-ökonomischen Ansatz betreffend, der auf den Ausführungen von Fine und Leopold beruht, streichen Plank et al. die Rolle des Staates heraus: „This understanding of Systems of Provision creates room for manoeuvre and allows to link changes in individual consumption patterns with changes in production and politics“ (Plank et al., 2021:4). Diese Argumentation wird weiter ausgeführt, indem die formende Rolle des Staates in Hinblick auf die gesamte Bereitstellungskette hervorgehoben wird. Dies betreffe physische, hier wird von Infrastruktur oder Technologie gesprochen, ebenso wie soziale Bereitstellungssysteme, die als Institutionen, Normen oder Kultur beispielhaft benannt werden (Plank et al., 2021:4).

Die Konzeptualisierung der Frankfurter Schule für soziale Ökologie wird darüber hinaus herangezogen, um die Operationalisierung des theoretischen Ansatzes der Bereitstellungssysteme zu erörtern, der laut der Frankfurter Schule ein Analyseframework biete. Dabei wird, vereinfacht dargestellt, davon ausgegangen, dass die materielle und kulturelle Dimension verknüpft sind und die Gesellschaft mit der materiellen Welt verbunden ist. Entsprechend seien die sozialen und natürlichen Prozesse und Strukturen verknüpft. Die vier Kernelemente dieser Verflechtung werden als Institutionen, Technologie, Praktiken und Wissen identifiziert und bieten den empirischen und analytischen Ansatzpunkt des Frameworks. Sie werden als Gestaltungsdimensionen bezeichnet (Plank et al., 2021:5; Hummel, 2008:48 & Liehr et al., 2017:7).

Auf diesen Ansätzen aufbauend entwickeln Plank et al. ihre Konzeptualisierung, die zusätzlich eine räumliche und zeitliche Dimension sowie das Konfliktfeld Staat miteinbezieht. Die räumliche Dimension betreffend geht es zum einen um die Betrachtung von globalen, nationalen, regionalen und lokalen Interdependenzen sowie ihre Machtbeziehungen, als auch die Globalisierung an sich und ihre Koppelung an den Kapitalismus (Plank et al., 2021:6). Da die zeitliche und räumliche Dimension für die vorliegende Arbeit kaum von Relevanz sind, wird nicht weiter auf die Ausführungen eingegangen (unabhängig davon wird der Reibungspunkt zwischen verschiedenen politischen Ebenen im föderalen Österreich in der Analyse thematisiert). Festzuhalten ist dagegen, dass der Bezug auf den Nationalstaat, auf Basis der Gewichtung des Staats als Akteur, wichtig ist. Als regulierende Entität spielt der Staat für diese Prozesse eine entscheidende Rolle. Dies wird in der Anerkennung des Staates als Konfliktfeld deutlich: „States are not merely actors, but represent a terrain of social struggles. They are shaped by the interests and power relations of societal actors“ (Plank et al., 2021:7).

In der Weiterentwicklung ihres Ansatzes zur Analyse von Bereitstellungssystemen beschreiben Plank et al. zudem die Beziehung zwischen der materiellen und der normgeprägten Akteur-Seite des Bereitstellungssystems als wechselseitig. Diese Argumentation basiert auf der Annahme, dass Interessen und Konsumnormen oder -werte die

Bestände der Bereitstellung beeinflussen, indem sie als nachgefragt identifiziert und konstruiert werden sowie auf der anderen Seite, dass die vorhandenen Bestände Interessen und Werte fördern oder begrenzen („enabling & restricting“). Eben diese Wechselbeziehung begründe laut den Autor*innen die notwendige Betrachtung des historischen Kontextes: „(...) it is shaped by path dependencies, so that historical developments also play an important role in grasping it“ (Plank et al., 2021:8).

Abschließend stellen Plank et al. einen transdisziplinären Ansatz vor, der ausgehend von den Services, die bereit gestellt werden sollen, ein Analysemodell darstellt. Hierbei geht es um die Befriedigung der gesellschaftlich nachgefragten Versorgung sowie die Einhaltung natürlicher Kapazitäten. Der Ansatz arbeitet entlang der erwähnten Kernelemente, die von den Autor*innen am Beispiel des Mobilitätssektors konkretisiert werden:

„(...) [T]he practices (routinised behavior, e.g. concerning mobility), the technologies (e.g. engines and the resource needed for their operation), the institutions (that regulate e.g. the traffic system) and the knowledge claims involved (e.g. concerning the technical and scientific expertise involved in the definition of services and alternative options, but also from local residents with their practical experiences)“ (Plank et al., 2021:10).

Konkreter auf Bedürfnisse vor dem Hintergrund der sozialen Gerechtigkeit gehen O'Neill et al. (2018) ein, indem die Autor*innen Bereitstellungssysteme als die Vermittlung zwischen Ressourcennutzung und sozialen Folgen (social outcomes) definieren. Dabei beziehen sie sich auf das „Safe and Just Space“ (SJS) Framework von Kate Raworth („Doughnut Economics“, 2017) und somit auf die Frage, wie innerhalb sozialer und planetarer Grenzen anhand sozialer und physikalischer Bereitstellungssysteme menschliche Bedürfnisse erfüllt werden können. Die Autor*innen beschreiben dabei die Bereitstellungssysteme als bestehend aus physikalischen Systemen, die aus materieller Infrastruktur, Technologien und ihren Effizienzen bestehen, sowie aus sozialen Systemen, die aus Regierungsinstitutionen, Gemeinschaften und Märkten bestehen (O'Neill et al. 2018:89).

In ihrer Analyse, die sich auf 150 Staaten bezieht und untersucht, ob und in welchem Ausmaß die Staaten planetare Grenzen überschreiten und soziale Bedürfnisse erfüllen, kommen O'Neill et al. einerseits zu dem Ergebnis, dass kein Staat weltweit beide Grenzen einhält und andererseits, dass wenn diese Grenzen und Schwellenwerte eingehalten würden, unsere Bereitstellungssysteme fundamental verändert werden müssten (O'Neill et al., 2018:92).

„(...) [T]here is a clear need to characterize and improve both physical and social provisioning systems. Physical improvements include switching from fossil fuels to renewable energy, producing products with longer lifetimes, reducing unnecessary waste, shifting from animal to crop products, and investing in new technologies. (...) Moreover, improvements in resource efficiency are unlikely to be enough on their own, in part because more efficient technologies tend to lower costs, freeing up money that is inevitably spent on additional

consumption (the so-called rebound effect). For this reason, improvements in social provisioning are also required, in particular to reduce income inequality and enhance social support“ (O’Neill, et al., 2018:92,93).

Einen ähnlichen Weg schlagen Fanning et al. (2020) ein, die mit Bezug auf O’Neill et al. (2018) und ausgehend von Definitionen der Wörter „Provision“ und „Systems“ in ihrem Paper „Provisioning systems for a good life within planetary boundaries“ Bereitstellungssysteme wie folgt definieren: „a set of related elements that work together in the transformation of resources to satisfy a foreseen human need“ (Fanning et al., 2020:3). Darin sehen die Autor*innen interagierende Elemente, die sie als ökologisch, technologisch, institutionell und sozial definieren (Fanning et al., 2020:3). In der Analyse dessen nähern sich Fanning et al. der Frage der Befriedigung von Bedürfnissen ebenfalls anhand des Frameworks „Safe and Just Space“ von Raworth („Doughnut Economics“, Raworth, 2017). Darüber hinaus beziehen die Autor*innen neben den oben erörterten Theorien des SoP Approachs und dem sozial-ökologischen Ansatz weitere Theorien ein und schlagen ein Konzept vor, dass sie „appropriating systems“ (Aneignungssysteme) nennen. Dieses setzt sich aus verschiedenen Elementen der unterschiedlichen Theorien zusammen und soll insbesondere in Hinblick auf das Framework der „Safe and Just Spaces“ Analysemöglichkeiten bieten, indem es die Ungerechtigkeit in der Gesellschaft aufzeigt, die nicht auf Bedürfnissen Aller, sondern den Begehrungen von Wenigen aufbaut. Das Verständnis des Aneignungssystems sei daher nötig, um die Herausforderung des Erreichens einer nachhaltigen Transformation zu meistern und somit eine relevante Komponente von Bereitstellungssystemen. Weiters erarbeiten Fanning et al. ein Analyseframework für Bereitstellungssysteme, das auf die Institutionen, Technologien (Transformationstechniken und physische Infrastruktur) und Beziehungen zwischen den Elementen des Provisioning System (Feedback und Machtbeziehungen) eingeht (Fanning et al., 2020:4-6,8,9).

Den Systems of Provision Approach, auf den sich diese Arbeit hauptsächlich bezieht, definieren die Autor*innen als Ansatz, der jeder Ware oder Dienstleistung eine eigene politische Ökonomie zuschreibt, die von der Ressourcenextraktion über die Verteilung bis hin zu ihrem Konsum reicht, der von kulturellen Bedeutungen der Ware geprägt ist (Fanning et al., 2020:4).

Das dargestellte Theoriefundament dient als Grundlage für die Operationalisierung der theoretischen Vorgehensweise dieser Forschungsarbeit. Bevor diese konkretisiert wird, bietet das Review „The political economy of car dependence: A systems of provision approach“ von Mattioli et al. (2020) ein Anwendungsbeispiel des Systems of Provision Ansatzes. Die Autor*innen befassen sich darin mit den Faktoren, die die Abhängigkeit von Autos bekräftigen und motorisierte Mobilität als Systemfundament konsolidieren. Diese Abhängigkeit definieren

Mattioli et al. wie folgt: „We define a car-dependent transport system as *one in which high levels of car use have become a key satisfier of human needs, largely displacing less carbon-intensive alternatives*“ (Mattioli et al., 2020:2, Hervorhebung wie im Original). Damit ziehen sie, dem SoP Ansatz entsprechend, eine Linie zwischen dem Konsum und der Befriedigung von (grundlegenden) menschlichen Bedürfnissen. Ausgehend von fünf Schlüsselementen – der Automobilindustrie, der politisch-ökonomischen Zersiedelung, der Bereitstellung von Automobilinfrastruktur und von Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel sowie der Konsumkultur in Bezug auf Autos, die sich gegenseitig verstärken und legitimieren – analysieren die Autor*innen das genannte Feld entlang des Ansatzes der Bereitstellungssysteme. Dessen Anwendung begründen sie anhand des interdisziplinären Einbeugs von sozialen Besonderheiten, die jeder Bereitstellungsprozess spezifisch aufweist, ebenso wie kulturellen, technischen und ökonomischen Besonderheiten und der Berücksichtigung des kapitalistischen Systems, das diese Dynamiken prägt (Mattioli et al., 2020:1-3).

In der Anwendung des SoP Ansatzes beziehen sich die Autor*innen primär auf historische Faktoren wie der Entwicklung der Automobilnutzung in Zusammenhang mit dem Wirtschaftswachstum der westlichen Welt und dem Ausbau der Automobilinfrastruktur, die zu einem höheren Motorisierungsgrad führen. So werden der Umfang und die Bedeutung des Automobilsektors hervorgehoben, ebenso wie dessen Effekt auf die Konsument*innen, der als Lock-In-Effekt beschrieben wird. Darüber hinaus wird die Rolle des Staates thematisiert, der unter anderem durch die Sozialisierung der Kosten für Automobil-Infrastruktur, die etwa entlang einer Legitimierung durch den vermeintlichen wirtschaftlichen Nutzen erfolgt, oder die aktive De-Politisierung von Auto-freundlichen Entscheidungen, die systematische Abhängigkeit von Autos weiter begünstigen. Mattioli et al. sprechen bei diesen Begünstigungen von „hidden subsidies“ (Mattioli et al., 2020:6-8,12,14).

Der Anwendungsvorteil des SoP Ansatzes ergibt sich des Weiteren durch den Einbezug von Kultur. Indem Kultur anhand von zwei Komponenten definiert wird, werden der symbolische Status des Automobils betrachtet sowie dessen Einfluss auf die Autonutzung. Auf der einen Seite wird Kultur als Verhaltensmuster gesehen, dass in individuellem Verhalten auftaucht und sich in Praktiken oder Routinen äußert. Dieses Verhalten konsolidiert die Bedeutung von Autos, indem der gesamte Automobilsektor in einer materiell-kulturellen Verknüpfung verankert wird. Auf der anderen Seite sei Kultur das, was Menschen über ihr Verhalten und dessen Einbettung in den sozialen Kontext denken. Mattioli et al. beschreiben diesen Kontext folgendermaßen: „This includes powerful discourses of gender, nationality, or the good life, which people aspire to live up to in their everyday lives, and also shape how people engage with wider social structures, through either political or commercial decisions“ (Mattioli et al.,

2020:10). Autos werde somit „practical functionality“ und „symbolic and discursive functionalities“ zugeschrieben (Mattioli et al., 2020:11). Die Schlüsselemente, die in die Analyse einfließen, werden als ein sich selbstverstärkendes System beschrieben (Mattioli et al., 2020:14).

Ausgehend von den dargestellten Theoriesträngen wird folgend die Operationalisierung der theoretischen Grundlage erörtert, die für die Beantwortung der Forschungsfrage herangezogen wird. Im empirischen Teil dieser Forschungsarbeit wird dafür die politische Maßnahme des *Klimatickets* analysiert. Methodisch erfolgt dies anhand einer Policy Analyse, bei der der Frage der eingangs beschriebenen Leistungsgerechtigkeit in der Diskussion der Analyseergebnisse eine besondere Gewichtung zukommt.

Die Veränderung des Bereitstellungssystems des Personenverkehrs, beziehungsweise dessen Verlagerung von der Straße auf die Schiene wird entlang der von Bayliss und Fine (2020) erörterten vertikalen und horizontalen Ebenen des Konsumsystems betrachtet. Somit werden politökonomisch die Ebene des Produkts ebenso wie sozioökonomisch die Ebene sozialer Konsumnormen bedacht. Der Einbezug sozioökonomischer Faktoren gewinnt vor dem Hintergrund der Leistungsgerechtigkeit besondere Relevanz, da Aspekte des Einkommens und des Zugangs erfasst werden.

Ausgehend von den fünf erörterten Kernelementen des Ansatzes nach Bayliss und Fine werden insbesondere die Rolle der Agenten und Strukturen, jeweils vor dem Hintergrund ihrer Verhältnisse und somit der Konfliktpotenziale und Machtkonstellationen, die ihnen zugrunde liegen, betrachtet. Das Analyseelement der Prozesse ermöglicht darüber hinaus die Einordnung des Handelns von Akteuren innerhalb der genannten Strukturen. Letztlich fließt auch das Element der „Material Cultures“ in die Analysediskussion ein, wodurch die von verschiedenen Akteuren divergierende Bedeutungszuschreibung des Bereitstellungssystems herausgearbeitet werden kann.

Ein weiteres wichtiges Element der Analyse ist der Staat, wie von Schaffartzik et al. (2021) und Plank et al. (2021) hervorgehoben, der einen regulierenden Einfluss auf die Bereitstellungskette hat und im Fall der zu analysierenden Maßnahme als Gesetzgeber diese Funktion ausübt. Ebenso wird das kapitalistische System für beteiligte Akteure aus der Wirtschaft eine strukturierende Rolle spielen. Die von Plank et al. angesprochenen Annahme, dass Interessen und Konsumwerte die Bereitstellung ganz klassisch gemäß Angebot und Nachfrage beeinflussen, wird darüber hinaus im Rahmen der Diskussion geprüft. Die gewählte Methode, die von Problemen und Defiziten ausgeht, erscheint dafür als geeignet.

Ausgehend von der erwähnten Annahme von Fine und Leopold zum Systems of Provision Approach, dass Konsum Outcomes durch das System beeinflusst werden, die ein Produkt oder eine Dienstleistung bereitstellen, ist die grundlegende theoretische Annahme dieser Arbeit, dass durch die Veränderung des Bereitstellungssystems das Konsumverhalten verändert werden kann. Die zudem erörterte Tatsache, dass Konsumverhalten als Verhaltenspraktik gilt, die als Normen und Werte von Personengruppen kollektiv angewandt werden, bedient die theoretische Annahme, dass ein nachhaltiger Lebenswandel politisch induziert werden kann (siehe dazu auch Bayliss/Fine, 2020:53-55). Für die begriffliche Klarheit, was unter einem Lebenswandel beziehungsweise einer Lebensweise verstanden wird, erörtert das nachstehende Kapitel dieses Konzept.

3.2 Zentrale Konzepte – Lebensform, Lebensweise, Lebenswandel

Aufgrund der Tatsache, dass sich die vorliegende Arbeit mit der Frage eines nachhaltigen Lebenswandels und somit der Veränderung der Lebensweise auseinandersetzt, ist das Verständnis dieses Konzepts von besonderer Relevanz. Entsprechend wird das Konzept der Lebensweise in Abgrenzung zu verwandten Begriffen erörtert. Die Definitionen erheben dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Betrachtet wird zunächst das Konzept der *Lebensform*, mit dem sich die deutsche Soziologin Rahel Jaeggi beschäftigt. In ihrem Buch „Kritik von Lebensformen“ (2014) wird das Konzept auf den Philosophen Eduard Spranger zurückgeführt, der in den 1920ern mit der Unterscheidung zwischen ökonomischen, religiösen, ästhetischen und theoretischen Lebensformen den Begriff in den akademischen Diskurs einführte. Dass die Reichweite und Art einer als Lebensform benannten Ausprägung sehr unterschiedlich sein können, ist daran bemessen, dass sowohl das familiäre Leben eine Lebensform ist, ebenso wie beispielsweise der Kapitalismus (Jaeggi, 2014:68). Lebensformen werden darüber hinaus zwar als beweglich und offen beschrieben, ohne jedoch, dass sie ihren strukturierenden und einschränkenden Einfluss auf individuelles Verhalten verlieren. So erläutert Jaeggi, dass Lebensformen befähigend und formend ebenso wie begrenzend auf Handlungsmöglichkeiten einwirken (Jaeggi, 2014:70).

Für eine Abgrenzung von verwandten Konzepten bringt die Soziologin daher unter anderem die Begriffe *Lebensgewohnheiten*, *Lebensführung* und *Lebensstil* ins Spiel.² Die Abgrenzung zwischen einer *Lebensform* und einer *Lebensweise* gelingt nur in sehr genauer Betrachtung der jeweiligen Konzepte, die häufig synonym verwendet werden.

² Auch die Begriffe Brauch/Sitte, Tradition, Institution und Kultur finden bei Jaeggi Erwähnung, werden für diese Forschungsarbeit jedoch nicht weiter in Betracht gezogen (vgl. Jaeggi, 2014:73-76).

Vergleichbar mit der Definition einer *Lebensgewohnheit*, beschreibt die Lebensweise laut Jaeggi eine leichter veränderbare Verhaltensweise, die nicht direkt in der Rechtfertigungspflicht gegenüber anderen steht, wie es für eine Veränderung der Lebensform aufgrund ihres Charakters als kollektive Praktik der Fall sein kann. Lebensgewohnheiten beschreibt die Soziologin als individuellere und eher isolierte Praktiken. Ähnlich wie Lebensformen sind sie von einer Stabilität und Regelmäßigkeit geprägt, diese beziehen sich jedoch auf einzelne Entscheidungen, nicht auf gesamte Verhaltensmuster. Darin begründet liegt zudem der Unterschied, dass ein Bruch mit der eigenen Lebensgewohnheit keine Konsequenz an sich bedeutet, das nicht Einhalten einer kollektiv praktizierten Lebensform dagegen zu Reaktionen anderer führen kann, die die Lebensform teilen (Jaeggi, 2014:71,72). Die Bezeichnung *Lebensstil* wird, analog zu der Beschreibung der Lebensgewohnheiten, auf individuelle Praktiken bezogen, zeigt dabei aber eine Konsequenz in Hinblick auf mehrere Verhalten auf, sodass von kohärenten Verhaltensmustern gesprochen werden kann. Diese Konsistenz wird jedoch nicht auf eine Zeitspanne übertragen, denn Lebensstile werden als flüchtig bezeichnet (Jaeggi, 2014:72,73).

Zuletzt ist eine Abgrenzung zwischen Lebensformen, Lebensweise und *Lebensführung* vorzunehmen. Die Gemeinsamkeit zwischen Lebensformen und der Lebensführung sieht Jaeggi darin, dass beide Konzepte die Orientierung und Ausrichtung eines Lebens an einer Leitlinie oder bestimmten Prinzipien beschreiben. Prinzipien an denen sich, der Lebensführung entsprechend, im Alltag orientiert wird, können beispielsweise Nächstenliebe, Empathie oder Ähnliches sein. Anders als in der Umschreibung von Lebensformen, benennt die Lebensführung dabei eine aktive, praktische und individuellere Ausrichtung, die die Grundlage eines individuellen Lebensentwurf bildet. Kollektiv anerkannte soziale Prinzipien, die vor dem Hintergrund eines aktiven Auslebens passiv angenommen werden, werden dagegen dem Konzept der Lebensformen zugeordnet. Die Lebensweise wiederum ist diesen Punkt betreffend näher an der Lebensführung. Wie oben erläutert, zeigt sich die Lebensweise in individuelleren Praktiken und Verhaltensweisen. Unterschieden werden kann die Lebensweise von der Lebensführung dagegen durch ihre weniger konsequente Ausrichtung an einer bestimmten Leitlinie und ist im Gegensatz zu der Lebensform in ihrer Ausgestaltung meist weniger umfassend und detailliert. Aufgrund dieser Tatsache ist eine Lebensweise außerdem wandelbarer, während die Lebensform eine Gesellschaftsformation ist, die auf Basis der Ko-Existenz von Individuen beruht sowie einer vorgegebenen Struktur, zu der sie beiträgt (Jaeggi, 2014:71,72).

Die Politikwissenschaftler Brand und Wissen befassen sich in ihrem Buch „Imperiale Lebensweise – Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus“ (2017) ebenfalls detailliert mit dem Konzept der Lebensweise. Die Autoren definieren die imperiale

Lebensweise als Basis gesellschaftlicher Reproduktion und verweisen mit dem Begriff auf „die Produktions-, Distributions- und Konsumnormen, die tief in die politischen, ökonomischen und kulturellen Alltagsstrukturen und -praxen der Bevölkerung im globalen Norden und zunehmend auch in den Schwellenländern des globalen Südens eingelassen sind“ (Brand/Wissen, 2017:44). Zudem benennen sie die imperiale Lebensweise als die größte Herausforderung für Strukturveränderungen (Brand/Wissen, 2017:43). Mit ihrem Verständnis des Begriffs der Lebensweise beziehen sich Brand und Wissen unter anderem auf Antonio Gramsci und dessen Annahme, dass sich eine Gesellschaftsformation nur unter der Voraussetzung ihrer Verwurzelung in alltäglicher Anwendung und Anerkennung reproduzieren könne „und dadurch gleichsam »natürlich« wird“ (Brand/Wissen, 2017:45). Darüber hinaus wird das Konzept der Lebensweise als kontinuierlich umkämpft benannt. Indem eine Lebensweise sich immer wieder verschiedenen Ansprüchen und alternativen Praxen stellen muss, umfasst sie „Unterwerfung“ ebenso wie „Aneignung“ (Brand/Wissen, 2017:45,46). Vergleichbar mit der Beschreibung einer Lebensform, der vorgelagerte Strukturen zugrunde liegen, ist auch die Lebensweise durch soziale, ökologische, gesellschaftliche und herrschaftliche Voraussetzungen und Strukturen geprägt und betrachtet diese (Brand/Wissen, 2017:46).

Brand und Wissen nehmen ähnlich wie Jaeggi (2014) ebenfalls eine Abgrenzung zwischen dem Begriff Lebensweise und Lebensführung beziehungsweise Lebensstil vor. Viele der Aspekte decken sich dabei mit den oben erwähnten Darstellungen und können erweitert werden. So halten die Autoren unter anderem fest, dass sich die Konzepte Lebensweise und Lebensführung annähern, wenn sich die Frage der ungleichen Ressourcenzugänglichkeit und -verfügung stellt. Unterschieden wird dagegen in der Hinterfragung dessen, denn für die Lebensführung bliebe strategisches Handeln unbeleuchtet. Anders in der Lebensweise, bei der die Frage und „die Modi der Herstellung und Verteilung der *Bedingungen* der Lebensführung – materiell wie kulturell“ betrachtet werden (Brand/Wissen, 2017:46,47).

Dem Konzept des Lebensstils nähern sich die Autoren in Abgrenzung zu den Erläuterungen von Jaeggi (2014), die sich auf individuelle Praktiken und laut Brand und Wissen einem „Moment der Wahlfreiheit“ stützen. Stattdessen beziehen sich die Autoren auf Annahmen des französischen Soziologen Pierre Bourdieu, der gesellschaftliche Ungleichheiten in die Begriffsdefinition miteinbezieht und anhand dessen eine Reproduktion der Ungleichheiten begründet. Dieser Bezug auf Bourdieu wird auch für die Definition des Begriffs der Lebensweise nach Brand und Wissen hervorgehoben, die gesellschaftliche Ungleichheiten nicht übersieht, den Individuen dennoch einen Entscheidungsspielraum einräumt (Brand/Wissen, 2017:46,47). Der Spielraum wird von Brand und Wissen nach Bourdieu (1987) als „»feiner Unterschied« des Geschmacks“ benannt, der die Reproduktion und Naturalisierung der sozialen Ungleichheit begründet (Brand/Wissen, 2017:47).

Letztlich wird in der Wandelbarkeit der Lebensweise laut Jaeggi und der Herausforderung für Strukturveränderungen, die gemäß Brand und Wissen von der imperialen Lebensweise ausgeht, eine Differenz deutlich. Diese lässt sich in Ansätzen dadurch auflösen, dass Brand und Wissen erst durch das Adjektiv *imperial* „die globale und die ökologische Dimension der Lebensweise betonen“ (Brand/Wissen, 2017:45), während der alleinstehende Begriff der Lebensweise in seiner Umkämpftheit seine Wandelbarkeit widerspiegelt (Brand/Wissen, 2017:45,46).

Brand und Wissen beschreiben zudem wie Alltagspraxen, hier wird zwischen bewussten Handlungen und unbewussten Voraussetzungen unterschieden, und gesellschaftliche Strukturen den Rahmen einer Lebensweise bilden. Insbesondere die unbewussten Voraussetzungen, die gesellschaftlicher, institutioneller oder struktureller Natur sein können, bieten dabei den Nährboden für die Annahme einer Entscheidung als *normal* (Brand/Wissen, 2017:48,49).

Ausgehend von den beschriebenen Auseinandersetzungen mit dem Begriff der Lebensweise durch Jaeggi (2014) und Brand und Wissen (2017) wird das Konzept in der vorliegenden Forschungsarbeit wie folgt definiert: Eine Lebensweise beschreibt eine individuelle und praktische Verhaltensweise, die sich durch eine Wandelbarkeit auszeichnet und durch ihre alltägliche Anwendung reproduziert. Sie wird durch vorgelegte Strukturen geprägt und als gesellschaftliche Reproduktionsbasis durch verankerte Produktions-, Distributions- und Konsumnormen normalisiert. Entsprechend wird die Lebensweise stark von strukturellen Voraussetzungen und Ungleichheiten beeinflusst, ohne dass den Individuen dadurch jegliche Wahlfreiheit abzusprechen sei. Wichtig ist dabei, dass sich der hier angewandte Begriff der Lebensweise aus den von Brand und Wissen (2017) beschriebenen Alltagspraxen zusammensetzt, die die Lebensweise reproduzieren und auf Basis von unbewussten Voraussetzungen eine Normalisierung erfahren. Beispielsweise ist eine Entscheidung, die auf Basis einer Kosten-Nutzen-Abwägung als rational befunden wird, jedoch auch in „infrastrukturell, institutionell oder von gesellschaftlichen Leitbildern vorgegebenen und habituell verinnerlichten Bahnen“ vollzogen (Brand/Wissen, 2017:49). Für die Anwendung des Konzepts ist hervorzuheben, dass der in der Forschungsfrage genannte Begriff des Lebenswandels als der Wandel der Lebensweise, nach dem hier aufgeführten Verständnis des Begriffs Lebensweise, angewandt wird.

Darüber hinaus ist der Rückbezug auf die Maßnahmenaufschlüsselung nach Schanes et al. (2016) von Bedeutung. Wie in Kapitel 2 erörtert, kann in der Betrachtung von Maßnahmen für Treibhausgaseinsparungen zwischen Reduktions- und Verbesserungsmaßnahmen (Reduction/Improvement) unterschieden werden. Erstgenannte beschreiben eine Konsum- und Verhaltensänderung beziehungsweise -minimierung, zweitgenannte keine Veränderung

in der Konsummenge, jedoch in der Effizienz oder Qualität der konsumierten Produkte. Wie in Kapitel 3.1 beschrieben, bedeutet jede dieser Maßnahmen eine Veränderung des Bereitstellungssystems. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass jene Maßnahmen, die auf eine Reduktion hinwirken auch eine Veränderung der Lebensweise und somit einen nachhaltigen Lebenswandel bedeuten. Das nachstehende Kapitel 3.3 zeigt die Relevanz der Verknüpfung des Konzepts Lebensweise mit der theoretischen Herangehensweise der Bereitstellungssysteme für die Beantwortung der Forschungsfrage.

3.3 Implikationen und argumentative Grundlage für die Bearbeitung der Forschungsfrage

Aufbauend auf den dargestellten konzeptionellen und theoretischen Ansätzen fasst das folgende Kapitel den Argumentationsgang zusammen, mit dem die Forschungsfrage beantwortet werden soll, indem die von ihr ausgehenden Annahmen geprüft werden. Vorab hilft ein erneutes Aufgreifen der Forschungsfrage:

*Wie kann das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden?*

Auf Basis der theoretisch-konzeptionellen Ausführungen liegt dieser Fragestellung die Annahme zu Grunde, dass das Bereitstellungssystem eines Produkts Konsumententscheidungen beeinflusst und somit Auswirkungen auf die Lebensweise der Österreicher*innen haben kann. Mit Blick auf den Mobilitätssektor und vor dem Hintergrund der ausführlichen Erläuterungen in Kapitel 2 zu Einsparungsmaßnahmen im Straßenpersonenverkehr wird die in Österreich umgesetzte Maßnahme der Einführung des Klimatickets analysiert. Unter Anwendung des theoretisch-konzeptionellen Fundaments dient die vorgenommene Analyse der Erkenntnisgewinnung wichtiger Hintergründe für das Erreichen eines leistungsgerechten Klimaschutzes durch den Einfluss politischer Maßnahmen auf die Lebensweise der Bevölkerung. Es wird angenommen, dass die Forschungsergebnisse rund um die betrachtete Maßnahme des Klimatickets, dessen Rahmenbedingungen und Bedeutung, Erläuterungen in Bezug auf die Frage zulassen, unter welchen Voraussetzungen es zu ihrer Umsetzung kam und wie sich diese Umsetzung gestaltet hat. Die Verknüpfung der Prämissen des Ansatzes der Bereitstellungssysteme, dem Konzept der Lebensweise und dem einleitend erörterten Leistungsfähigkeitsprinzip mit den Analyseergebnissen soll letztlich Aufschluss darüber geben, wie die Maßnahmenumsetzung auf einen nachhaltigen Lebenswandel der Österreicher*innen und somit auf Treibhausgaseinsparungen einwirken kann. Diese Erkenntnisse können darüber hinaus in Hinblick auf den möglichen Umsetzungserfolg weiterer politische Maßnahmen einen Mehrwert bieten.

3.4 Methodische Vorgehensweise – Die Policy Analyse

Als geeignete methodische Herangehensweise für die Bearbeitung der Forschungsfrage wurde die Policy Analyse gewählt. Hierbei steht insbesondere das Modell des Policy Cycle im Fokus, wobei den Phasen der Problemdefinition, des Agenda-Setting und der Policy- oder Programmformulierung primäre Analysegewichtung gewidmet wird.

Die Politikfeldanalyse oder Policy Analyse betrachtet die Fragen: „what governments do, why they do it, and what difference it makes“ (Dye, 2002:1). Analysiert werden dem englischen Begriff der *Policy* entsprechend konkrete politische Maßnahmen, die als materielle Politiken benannt werden können. Die Analyseeinheit kann dabei ein gesamtes Politikfeld, wie die Umweltpolitik oder die Gesundheitspolitik sein oder eine einzelne politische Maßnahme, wie zum Beispiel eine neue gesetzliche Bauverordnung. Genauer definieren Blum und Schubert (2018) die Policy Analyse wie folgt:

„Sie fragt nach den Outputs von Politik, also den tatsächlichen, faktischen Ergebnissen von politischen Entscheidungen. (...) Wer ist beteiligt, wie werden politische Lösungen gefunden und was sind die faktischen Ergebnisse? (...) Wieso, weshalb und warum ist es zu diesen Politiken gekommen? (...) Und schließlich interessiert sie sich für die Wirkungen dieser politischen Entscheidungen“ (Blum/Schubert, 2018:12,13).

Ihren Ursprung hat die Policy Analyse in den USA, als 1951 die amerikanischen Politikwissenschaftler Harold Lasswell und Daniel Lerner in ihrem Buch „The Policy Sciences“ eine „sozialwissenschaftliche Querschnittsdisziplin“ begründen, die sich der Analyse öffentlicher Politik und damit dem Problemlösungshandeln widmet (Schneider/Janning, 2006:18,19). Das Phasenmodell der Policy Analyse, das den Policy Prozess darstellt, ist in seiner ursprünglichen 7-stufigen Form erstmals 1956 von Lasswell skizziert worden. Das Modell war jedoch noch nicht zyklisch gedacht worden, wie der später konzipierte Policy Cycle, und gilt unter anderem deswegen inzwischen als überholt, es zeigt jedoch erstmals seine Sequenzierung auf (Blum/Schubert, 2018:156,157). Die 7-stufige Phasenunterteilung ist gegliedert wie folgend aufgelistet:

„1. intelligence, also Sammlung, Verarbeitung und Verbreitung von relevantem Wissen, 2. recommendation, Beförderung und Unterstützung ausgewählter Alternativen, 3. prescription, verbindliche Festlegung einer grundlegenden Alternative, 4. invocation, Durchsetzung z. B. durch Macht oder die Identifikation von Sanktionen, 5. application, Anwendung und Umsetzung innerhalb der Bürokratie oder auch durch Gerichte, 6. appraisal, Bewertung gegenüber ursprünglichen Zielen und Intentionen und schließlich 7. termination, die Beendigung der Policy“ (Jann/Wegrich, 2014:100, zitiert nach Lasswell, 1956).

Ein anderes Modell wurde von David Easton in den 1960er Jahren entworfen, der ein Systemmodell skizziert, dessen Mittelpunkt das politische System als black box darstellt.

Dieses nimmt nun als zyklische Modellierung eine Feedbackschleife auf, konzentriert sich jedoch primär auf das politische System an sich. Erst durch die Erweiterung von Thomas Dye 1972 erfolgt eine Hinzunahme von und Fokus auf die strukturellen Umweltfaktoren als Einflüsse auf die Policy-Gestaltung und somit in die Policy-Forschung (Schneider/Janning, 2006:21,22). Fraglich bleibt zunächst außerdem, wie das als black box dargestellte politische System die Inputs verarbeitet. Hier kommt der Policy Cycle ins Spiel.

Der Policy Cycle

Der idealtypische Policy Cycle betrachtet den Policy-Prozess als zyklisches 6-Phasen-Modell (siehe Abbildung 2). Hervorzuheben ist, dass eine genaue Abgrenzung der Phasen in der Realität nicht als gegeben angenommen werden kann, ebenso die Reihenfolge oder Vollständigkeit der Phasen (Blum/Schubert, 2018:154).

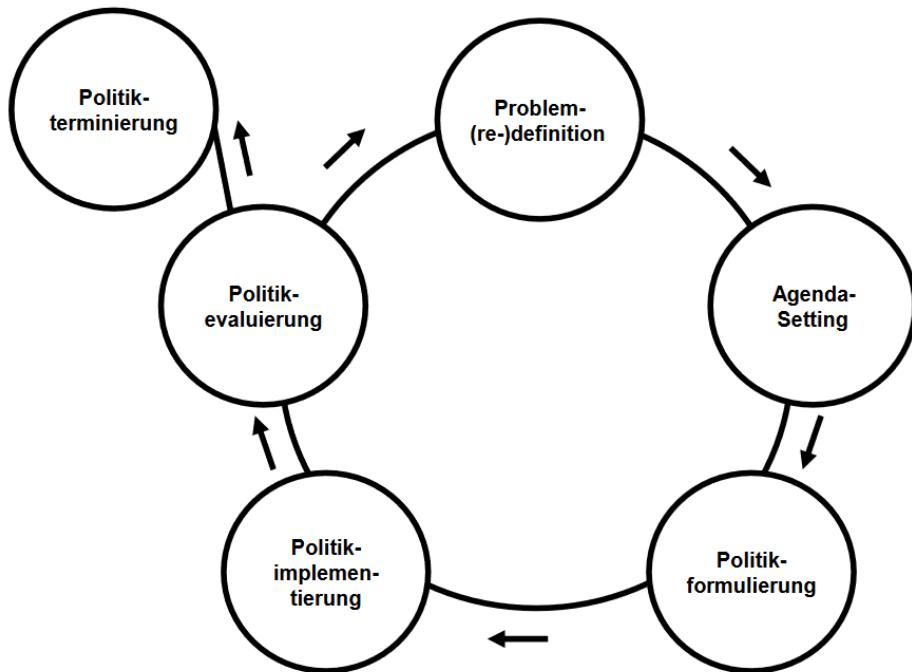


Abbildung 2: Der idealtypische Policy-Cycle (Quelle: Jann/Wegrich, 2014:106).

Da sich die vorliegende Arbeit auf die Phasen der Problemdefinition, des Agenda-Settings sowie der Politikformulierung konzentriert, werden ausschließlich diese im Detail erörtert.

Während der Policy Cycle, wie sein Name und die obige Abbildung verdeutlichen, als Zyklus angenommen wird, kann der Startpunkt oftmals als die Definition eines Problems und dessen politische Relevanz identifiziert werden. Hierbei handelt es sich um ein „spezifisches politisches Problem oder Defizite, die aus einem (bestehenden) Politikfeld ausgemacht werden“ (Blum/Schubert, 2018:155). Mit Bezug auf Gunnar Sjöblom (1986) definieren Schneider und Janning (2006) ein Problem mit politischer Relevanz als „eine Diskrepanz zwischen dem Ist und einem Soll-Zustand, der mit den gegenwärtig verfügbaren sozio-

politischen Steuerungsmitteln erreicht werden könnte“ (Schneider/Janning, 2006:50). Darüber hinaus heben die Autoren hervor, dass Probleme erst durch die Einwirkung auf Lebenschancen von Menschen von der Ebene eines rein technischen, ökonomischen oder ökologischen Problems auf die eines sozialen Problems gehoben werden. Von besonderer Relevanz sei zudem auf die „problemerzeugenden Mechanismen“ einzugehen (Schneider/Janning, 2006:51). Wird nun ein Problem als solches durch soziale Akteure wahrgenommen, erfolgt durch seine Politisierung, dass es zu einem Problem mit politischer Relevanz wird. Hierfür muss das Problem einerseits öffentlich wahrnehmbar sein sowie dessen Vorhandensein als sozial nicht akzeptierbar anerkannt werden. Eine wichtige Voraussetzung für das Handeln von Akteuren, die das Problem bekämpfen wollen, ist, dass eine Behebung dessen als möglicher Ausgang gesehen wird. Dies ist insbesondere auch wegen der notwendigen Investition von begrenzten Ressourcen eine grundlegende Eingangsvoraussetzung (Schneider/Janning, 2006:51,52). Entsprechend halten Blum und Schubert (2018) fest, dass von einer bereits gefilterten Problemlage auszugehen ist (Blum/Schubert, 2006:165).

Politische Akteure benennen noch im Rahmen der Problemidentifizierung Ziele und Prioritäten. Dies verläuft, jedenfalls in demokratischen Staaten, unter der Beobachtung durch die Öffentlichkeit. Das Agenda-Setting auf der anderen Seite erfährt häufig eine „Entöffentlichung“. In dieser Phase sind häufiger Expert*innen, Interessensverbände oder bereits Ministerien die Hauptakteure. Je nach bürokratischer Organisation des politischen Systems liegt verschieden ausgeprägte „Agenda-Setting-Power“ bei unterschiedlichen Akteuren (Blum/Schubert, 2018:165,166 & Jann/Wegrich, 2014:108,109). Wie ein als politisch relevant wahrgenommenes Thema auf die Agenda gesetzt wird, kann anhand verschiedener strategischer Möglichkeiten erwirkt werden. Unterschieden wird beispielsweise zwischen einer hohen oder niedrigen öffentlichen Unterstützung von Themen, sowie der Frage, ob die Initiative von staatlicher oder gesellschaftlicher Seite ausgeht (Blum/Schubert, 2006:169, nach Howlett/Ramesh, 2003). Schneider und Janning (2006) sprechen hierbei von „Problemkarrieren“ und unterscheiden, aufbauend auf der Arbeit von Roger Cobb, Jennie-Keith Ross und Marc Howard Ross (1976) zwischen politikinternen, externen und gemischten Thematisierungen sowie einer internationalen Politikdiffusion. Außerdem sei ein struktureller Auslöser eine weitere Möglichkeit, für erfolgreiches Agenda-Setting (Schneider/Janning, 2006:54,55).

Abzuschließen sind die Erörterungen zum Agenda-Setting mit der Betrachtung verschiedener Merkmale, die ihren Erfolg beeinflussen können: „Konkretheit und Klarheit, gesellschaftliche Relevanz, temporale Relevanz, Komplexität, Novität, Wertgeladenheit“ (Schneider/Janning, 2006:56).

Gelingt es ein Thema auf die politische Agenda zu setzen und ein Programm zur Umsetzung wird angestrebt, erfolgt die Phase der Politik- oder Programmformulierung. Entsprechend müssen Policies formuliert und Steuerungsinstrumente entwickelt werden.

„Wie ein Problem wahrgenommen wurde; wie und wann es auf die politische Agenda rückt: All das entscheidet bereits darüber, welche Ziele, Mittel und Wege letztlich in der Politikformulierungsphase (wieder aufgegriffen und) konkretisiert werden“ (Blum/Schubert, 2018:176).

Die Mittel und Wege betreffend werden unter anderem die Adressat*innen des Programms bestimmt sowie die Träger*innen und Ressourcen, die für die Durchführung notwendig sind. Auch die Form, in die das Programm schließlich gegossen wird, wird meist in dieser Phase festgelegt. Das heißt es entscheidet sich, ob ein Gesetz oder eine Verordnung formuliert wird oder mehrere dieser nötig sind, die sich auf das gesetzte Ziel beziehen und ob weitere Vorschriften gebraucht oder geändert werden. Wie in einem Plan werden zielführende Schritte und Ressourcen festgelegt, wobei zwischen alternativen Strategieoptionen abgewogen und entschieden wird. Besondere Relevanz erhalten bei dieser Abwägung die Faktoren der Effektivität und Effizienz. Die Entwicklung und Bewertung von Handlungsoptionen bezieht unter anderem verschiedene Strategie- und Mittelkombination ein. Schneider und Janning unterscheiden dabei zwischen „instrumentellen Aspekten“, die die Zielwirksamkeit bewerten sowie „strategischen Aspekten“, die Reaktionen anderer Akteure prognostizieren sollen (Schneider/Janning, 2006:56,57).

Der Programmformulierungsprozess wird zudem durch rechtliche und institutionelle Vorgaben stark begrenzt. Hier geben sowohl die Verfassung als auch die Geschäftsordnungen der beteiligten staatlichen Institutionen Rahmenbedingungen und Kompetenzstrukturen vor (Schneider/Janning, 2006:58). Diese Vorgaben grenzen darüber hinaus den Akteurspool ein, der in der Formulierungsphase mitwirkt, denn für das Einsetzen konkreter Maßnahmen braucht es die Staatsgewalt. Entsprechend spielen in demokratischen Systemen die Regierung, hier insbesondere die Ministerialbürokratie, und das Parlament zentrale Rollen (Blum/Schubert, 2018:176 & Jann/Wegrich, 2014:110).

Das am Ende des Prozesses stehende Ergebnis ist letztlich auch inhaltlich zu bewerten, denn Maßnahme ist nicht gleich Maßnahme und es bleibt zu unterscheiden zwischen Outputs, die rein symbolische Kraft haben und Programmen, die durch festgelegte Operationalisierungen, Meilensteine und Fristen oder Monitoring- oder Evaluierungsinstrumente klare inhaltliche Substanz aufweisen (Blum/Schubert, 2018:178, zitiert nach Jänicke et al. 2003:59).

Dem idealtypischen Policy Cycle entsprechend folgen auf die Politikformulierung die Implementierung des Programms, dessen Evaluierung, von der eine Terminierung, Fortsetzung beziehungsweise eine (Re-)Definition des Problems ausgehen.

Schwächen und Stärken des Modells

Insbesondere die hier angenommene feststehende Reihenfolge und Abgrenzbarkeit zwischen den verschiedenen Phasen des Policy Cycle sind in der Policy-Forschung ein wichtiger Ausgangspunkt für Kritik. Denn die starke Vereinfachung eines in der Realität sehr komplexen Prozesses lässt viele Aspekte unbeleuchtet, wie „die parallele Interaktion zahlreicher Zyklen, Politikfelder und Akteure“ (Jann/Wegrich, 2014:124). So spielen beispielsweise in föderalen Systemen verschiedene Ebenen der Politik wichtige Rollen, die sich auf Basis verschiedener Kompetenzen oder auch Ziele gegenseitig tangieren. Die Annahme einer möglichen Abgrenzung der verschiedenen Arenen und Politikfelder wird als „wirklichkeitsfremd“ kritisiert (Jann/Wegrich, 2014:124). Die Zielausrichtung betreffend sei darüber hinaus festzuhalten, dass nicht immer die Lösung eines Problems die Handlungsmaxime eines Akteurs, der im Policy Cycle agiert, sein muss. Stattdessen muss bedacht werden, dass insbesondere der Machterhalt ein ausschlaggebender und primärer Motivator sein kann, während das nach außen angestrebte Ergebnis des Policy-Prozesses als zweitrangig angesehen wird. Des Weiteren täuscht die Vereinfachung des Policy-Prozesses anhand des idealtypischen Policy Cycle eine simple Einführung und Umsetzung von Maßnahmen vor, während gescheiterte Prozesse seltener in der Forschung betrachtet werden, ebenso wie die politisch gängige Praxis der Überarbeitung und Weiterentwicklung bestehender Policies (Jann/Wegrich, 2014:123 & Blum/Schubert, 2018:205). Daran anknüpfend ist der Kritikpunkt festzuhalten, dass eine Zeitdimension nicht in der Analyse vorzufinden ist, sondern der Zeitfaktor aus dem Modell als abstrahiert anzunehmen ist. So scheint keine Weiterentwicklung in der Kontinuität einer Policy stattzufinden, sondern das Durchlaufen der immer gleichen Phasen (Blum/Schubert, 2018:207,208). Abschließend bleibt die Kritik an der vermeintlichen Top-Down-Perspektive des Policy Cycle, der die „Politik als hierarchische Steuerung übergeordneter Instanzen konzipiert“ (Jann/Wegrich, 2014:123). Insbesondere für die Betrachtung der Problemdefinition und das darauffolgende Agenda-Setting kann diese Kritik jedoch entkräftet werden, da sich diese Phasen immer wieder durch Bottom-Up Prozesse auszeichnen (Blum/Schubert, 2018:206).

Auch weitere Kritikpunkte oder Schwächen der Methode können entkräftet werden. So liegt in der zunächst angesprochenen Schwäche der nicht-realitätsbezogenen Abgrenzung der Phasen des Policy Cycle ebenso eine Stärke, wie Schneider und Janning (2006) festhalten:

„Die Aufteilung dieses Prozesses in einzelne Phasen ermöglicht es, die Komplexität und Heterogenität der Politikgestaltung zu reduzieren und sinnvoll in einzelne handhabbare Segmente aufzuteilen und der Forschung zugänglich zu machen“ (Schneider/Janning, 2006:62,63).

Zudem zeigt der Policy Cycle, dass der Prozess des Policy-Making nicht mit der Politikformulierung und ihrer Implementation beendet ist und die Maßnahmenwirkung nicht einzig an ihrer erfolgreichen Einsetzung zu messen sei (Schneider/Janning, 2006:63).

Geht es um die Frage des Erfolgs und der Wirkung eines Instruments, kann der Policy Cycle in ein anderes Licht gerückt werden und mit einigen der angebrachten Schwächen aufgeräumt werden. Denn eine strikte Generalisierbarkeit der analytischen Anwendung ist nicht zwangsläufig Ziel der wissenschaftlichen Methode. Jann und Wegrich (2014) weisen mit Bezug auf Mayntz (1983) darauf hin, „dass es in der Policy-Forschung nicht nur, und in vielen Fällen nicht in erster Linie, darauf ankomme, die Regeln der analytischen Wissenschaftstheorie anzuwenden (Testen von Hypothesen, Axiomatisierung, d. h. hoher Grad der Verallgemeinerung, Kausalzusammenhänge zwischen zwei Phänomenen), sondern dass ein möglichst differenziertes Verständnis der internen Dynamik, der Eigenart und Ursachen der spezifischen und komplexen Prozesse des Policy-Making ein eigenständiges und wichtiges Erkenntnisziel sei“ (Jann/Wegrich, 2014:124 mit Bezug auf Mayntz, 1983:14ff.). Entsprechend ist das Argument, dass eine Schwäche des Policy Cycle das Fehlen eindeutiger abhängiger und unabhängiger Variablen sei, die es zu einem Kausalmodell machen würden, zu relativieren, da festgehalten werden kann, dass dies nicht Ziel des Konzepts sei (Jann/Wegrich, 2014:124).

Dass die Anwendung der Methode dennoch einen Mehrwert in Bezug auf die Frage haben kann, was der Erfolg einer Klimaschutzmaßnahme für das Policy-Making weiterer Klimaschutzmaßnahmen bedeutet, geht insbesondere daraus hervor, dass die Policy Analyse innerhalb eines Politikfeldes durchaus eine Generalisierbarkeit zulässt. Sind die gleichen Adressaten zuständig oder die gleichen Einsatzvoraussetzungen gegeben, könne auch eine Einzelfallanalyse allgemeiner anwendbare Aussagen hervorbringen (Mayntz, 1983:15). Unter anderem auf dieser argumentativen Grundlage basiert die Wahl der Methode, die mit der Beantwortung der Forschungsfrage anstrebt, über die Analyse einer Maßnahme hinweg eine Aussage treffen zu können, auf welche Faktoren künftige Maßnahmen eingehen müssen, um erfolgreich einen Lebenswandel zu begünstigen und klimagerecht Treibhausgase einzusparen.

Letztlich ist ebenso hervorzuheben, dass durch die achtsame Anwendung und der kritische Umgang mit der Methode ihre Schwächen reflektiert werden können und sie aufgrund ihrer Stärken für die Beantwortung der Forschungsfrage als geeignet eingeschätzt wird.

3.5 Zwischenfazit der theoretisch-konzeptionellen und methodischen Vorgehensweise

Das erarbeitete Kapitel erörtert die theoretische, konzeptionelle und methodische Vorgehensweise zur Beantwortung der Forschungsfrage. Der Ansatz der Bereitstellungssysteme stellt dabei die theoretische Grundlage dar. Fokus dieses Ansatzes ist die Frage, was Konsum antreibt und wie Konsumententscheidungen durch das dem Produkt zugrundliegenden Bereitstellungssystem beeinflusst werden. Daran anknüpfend dient das Konzept der Lebensweise, das in Abgrenzung zu verwandten Konzepten definiert wird, der Ergänzung der theoretischen Basis. Auf diesem theoretisch-konzeptionellen Fundament soll die Annahme geprüft werden, ob durch ein verändertes Bereitstellungssystem Konsumverhalten und somit die Lebensweise beeinflusst werden kann. Die Anwendung der Hypothese erfolgt anhand einer Policy Analyse der politischen Maßnahme des *Klimatickets*. Das Unterkapitel zur methodischen Herangehensweise der Policy Analyse konkretisiert das geplante Vorgehen entlang der Phasen des Policy Cycle. Basierend auf den erörterten Merkmalen der einzelnen Phasen und mit Bedacht auf die Stärken und Schwächen des Modells wird der Maßnahmenprozess im Rahmen der Betrachtung der Problemdefinitionsphase, Agenda-Setting-Phase und Politikformulierungsphase analysiert. Dies erfolgt im nachstehenden 4. Kapitel.

4 Forschungsdesign und Analyse

Die empirische Analyse der politischen Maßnahme des *Klimatickets* stellt den Hauptteil dieser Forschungsarbeit dar. Einleitend wird die herangezogene Maßnahme zusammenfassend beschrieben sowie die Materialwahl und Analysemethode erörtert, die für das Vorgehen als geeignet betrachtet werden. Daran anschließend erfolgt die Analyse entlang einer Einteilung in drei zeitlich voneinander abgrenzbare Phasen. In Hinblick auf die Hauptanalysephase ist zudem eine Phaseneinteilung vorgenommen worden, die dem Policy Cycle entspricht.

4.1 Maßnahmenbeschreibung – Das Klimaticket

Für die Analyse einer Maßnahme, die besonders hohe Treibhausgaseinsparungspotenziale aufweist, wurde das seit 26. Oktober 2021 in Österreich verfügbare KlimaTicket Ö gewählt.

Das offiziell „KlimaTicket Ö“ genannte Angebot ist eine bundesweit gültige Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr. Das Ticket gilt für Verkehrsmittel des Personennahverkehrs, wie Busse, Straßenbahnen, S- und U-Bahnen, sowie für den Personenfernverkehr. Dafür sind vertragliche Vereinbarungen mit den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, Gebietskörperschaften und Personenverkehrsunternehmen getroffen worden sowie mit den erlösverantwortlichen Eisenbahnverkehrs- und kommerziellen Personenverkehrsunternehmen (vgl. BGBl. I Nr. 75/2021, Art.2, §4).

Das Ticket ist in vier verschiedenen Ausführungen erhältlich: Classic, Jugend, Senior und Spezial. Darüber hinaus gibt es ein KlimaTicket Ö Familie, das eine Erweiterungsoption der vier genannten Ausführungen ist, die es erlaubt, von bis zu vier Kindern zwischen sechs und 15 Jahren begleitet zu werden. Die vergünstigten Versionen Jugend und Senior sind an Altersbeschränkungen geknüpft, die ebenfalls vergünstige Version Spezial ist für Personen mit Behinderung vorgesehen und an einen Behinderungsgrad von mindestens 70 Prozent geknüpft (vgl. BGBl. II Nr. 363/2021, Beilage 1: Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Kauf des KlimaTickets, §5). Der Normalpreis des Tickets liegt seit dessen Einführung bei 1095 Euro und entspricht somit 3 Euro pro Tag (Stand: Mai 2023). Dieser Preis basiert auf der ursprünglichen Idee, ein „1-2-3-Ticket“ einzuführen, das für 365 Euro (1 €/Tag) in einem Bundesland, für 730 Euro (2 €/Tag) in zwei Bundesländern und zum Vollpreis in ganz Österreich gültig ist.

Das Ticket ist auf Basis einer rechtlichen Grundlage geschaffen worden, die aus zwei Gesetzen besteht: dem Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (Klimaticketgesetz) und dem Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH (One Mobility Gesetz) (BGBl. I Nr. 75/2021). Die Umsetzung gründet auf der Verordnung der

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets und einzelnen Umsetzungsverträgen mit den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Bundesländern (BGBl. II Nr. 363/2021 & BMK, 2023a). Weitere Einzelheiten zu der Einführung des Tickets werden im Rahmen der Policy Analyse in Kapitel 4.3 erörtert. Insbesondere die Analyse im Rahmen der Politikformulierung gibt zu den Details der Umsetzung Aufschluss.

4.2 Materialwahl und Analysemethode

Das Material, dass für die Policy Analyse herangezogen wird, sind Aussendungen von politischen und zivilgesellschaftlichen Stellen, die von dem Verbreitungsservice OTS (Originaltext-Service) der APA (Austrian Presse Agentur) veröffentlicht wurden. Entsprechend sind alle in der Analyse inhaltlich verwendeten Meldungen über ihre Dokumentennummer (z.B. OTS0123) in Kombination mit dem Veröffentlichungsdatum auf der Website ots.at abrufbar. Die Zitation im Text erfolgt über die Angabe der Dokumentennummer und des Datums, der jeweilige Aussender ist darüber hinaus dem Kontext zu entnehmen oder ebenfalls zitiert. Bei dem Verweis auf mehrere OTS-Aussendungen sind diese in chronologischer Reihenfolge angegeben. Die Materialwahl wurde auf Basis des Anspruchs getroffen, dass ein möglichst breiter Akteurspool abgedeckt wird, der sich an dem Diskurs rund um die Einführung des Klimatickets als politische Maßnahme beteiligt hat. So kann auf politischer Seite nicht nur die Bundesebene – durch Parlamentsparteien, Bundesministerien oder den Pressedienst der Parlamentsdirektion – abgedeckt werden, sondern zudem die Bundesländerebene – hierzu zählen Veröffentlichungen der Landesregierungen und Landesorganisationen der Parteien. Auf zivilgesellschaftlicher Seite finden sich zahlreiche Stellungnahmen verschiedener Interessensverbände und Nichtregierungsorganisationen im Material wieder. Bei den Aussendern handelt es sich um Kund*innen des APA-OTS Angebotes, deren Pressemitteilungen in der Originalversion verbreitet werden (APA-OTS, 2023).

Die konkrete Materialwahl ist anhand einer Begriffssuche auf der Website der APA-OTS erfolgt. Dabei sind die Suchbegriffe „Österreichticket“, „Österreich-Ticket“, „1-2-3-Ticket“, „Klimaticket“ und „Klima-Ticket“ verwendet worden, welche zu verschiedenen Zeitpunkten Namen des heute als „KlimaTicket“ verfügbaren Tickets waren. Für die Materialeingrenzung wurde der Zeitraum der Suche begrenzt und eine für die Analyse relevante Phaseneinteilung vorgenommen. Der temporäre Startpunkt für die Recherche wurde hierbei auf den 01.01.2006 gelegt. Dieser Zeitpunkt wurde daran festgemacht, dass im Jahr 2006 das erste Mal von Plänen zu einem österreichweitgültigen öffentlichen Verkehrsticket gesprochen wurden und diese in das Regierungsprogramm der Sozialdemokratischen Partei Österreichs (SPÖ) und der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) für die 23. Legislaturperiode (2007-2010)

aufgenommen worden sind (OTS0278, 20.09.2006 & Bundeskanzleramt, 2007). Diese erste Phase der Diskussion eines solchen Tickets wird bis einschließlich 2017 bemessen, 107 Pressemitteilungen zählen somit zu der ersten Analysephase (siehe Kapitel 4.3.1). Die zweite Phase, die mit dem Jahr 2018 beginnt, gilt als Hauptphase für die Analyse. Der Zeitraum erstreckt sich bis zur Einführung des Tickets am 26. Oktober 2021 und umfasst 364 Aussendungen, die für die inhaltliche Analyse betrachtet werden. Der Beginn dieser zweiten Phase ist aufgrund der nun regelmäßigeren Nennung der Suchbegriffe und mit dem Beginn der Kurz-I-Regierung nach eigenem Ermessen festgelegt worden. Die als Hauptphase geltende zweite Phase wird entsprechend der Methode des Policy Cycle analysiert und stellt den detailliert ausgearbeiteten Hauptteil der Analyse dar. Hierbei wird entlang der Policy-Cycle-Phasen der Problemdefinition, des Agenda-Settings und der Politikformulierung gearbeitet, die Materialanalyse erfolgt als qualitative Inhaltsanalyse. Abschließend ist der als dritte Phase angenommene Analysezeitraum zu erfassen. Dieser erstreckt sich vom 27. Oktober 2021, und somit dem Tag nach der Einführung des bundesweiten Klimatickets, bis zum 26. Oktober 2022, der als Stichtag, ein Jahr nach Einführung des Tickets, als Erhebungsgrenze definiert wurde. Die Ergänzung um diese dritte Phase gründet auf der im Kapitel zur methodischen Herangehensweise erörterten Argumentation, dass ein Policy Cycle nicht durch klar abgrenzbare und chronologische Phasenabschnitte typisiert werden kann. Auch für das Klimaticket ist eine Überschneidung der Analysephasen anzunehmen und trotz der Implementierung der Maßnahme im Oktober 2021 finden über diesen Zeitpunkt hinaus Problem(re-)definitionen, Agenda-Setting-Kämpfe und Politik(re-)formulierungen statt. Diese werden in einem zusammenfassenden Kapitel für den dritten Zeitraum aufgegriffen. Herangezogen werden dafür 190 Aussendungen.

Neben den OTS-Suchergebnissen wird die Policy Analyse der zweiten Phase, insbesondere der Gliederungspunkt des Agenda-Settings, durch Ausführungen des Umwelt- und Mobilitätsexperten Dr. Heinz Högelsberger ergänzt. Hierfür wurde am 13. März 2023 ein Gespräch mit dem bei der Arbeiterkammer Wien tätigen Sachkundigen geführt, der sowohl als Akademiker als auch als Aktivist mit dem Themengebiet Verkehr und Umwelt gearbeitet hat und weiterhin arbeitet. Das Gespräch ist als exploratives Interview geführt worden und bietet interessanten Input für die Policy Analyse, der verschiedene Vorteile mit sich bringt: Zum einen erleichtert das Gespräch den Zugang zu dem behandelten Forschungsfeld, darüber hinaus kann somit das in der OTS-Suche bearbeitete Material ergänzend verknüpft und Aspekte, die in den OTS-Aussendungen nur angeschnitten werden, mit der adäquaten Akzentuierung hervorgehoben werden. Ein Transkript des Gesprächs findet sich im Anhang wieder (siehe Anhang 1).

Die Analyse ist darüber hinaus durch das Hinzuziehen der relevanten Gesetzestexte und parlamentarischen Verfahren komplettiert worden.

4.3 Operationalisierung und Analyse

Entsprechend der Phaseneinteilung beginnt die Analyse mit einer einleitenden Betrachtung der ersten Phase, in der erstmals von einem österreichweit gültigen öffentlichen Verkehrsticket gesprochen wird. Diese ist überblickhaft dargestellt und erfolgt lediglich angelehnt an die relevanten Analysephasen des Policy Cycle. Die Policy-Cycle-Analysephasen werden in der ausführlich behandelten zweiten Phase detailliert betrachtet. Dabei erfolgt die Policy Analyse entlang der erörterten Unterteilung in die drei Gliederungspunkte: Problemdefinition, Agenda-Setting und Politikformulierung. Im Rahmen dieser Unterkapitel wird eine ausführliche inhaltliche Analyse des Materials, basierend auf den in der methodischen Herangehensweise dargelegten Analyseaspekten des Policy Cycle, vorgenommen. Abschließend stellt ein ähnlich zusammengefasstes Kapitel wie jenes zur ersten Phase die wichtigsten weiterentwickelten Punkte des Klimatickets im dritten Zeitraum dar.

4.3.1 Phase 1 – Das „Österreich-Ticket“ als Anti-Teuerungsmaßnahme

Wie erörtert beschreibt die erste Phase, während der eine Jahresnetzkarte für den österreichweiten öffentlichen Verkehr debattiert wurde, den Zeitraum zwischen 2006 und 2017. Auslöser waren unter anderem die Umsetzungspläne eines solchen Tickets im Regierungsprogramm der SPÖ-ÖVP-Koalition 2007. Gesprochen wird hierbei von einem „Österreich-Ticket“ (Bundeskanzleramt Österreich, 2007:62). Der erste themenrelevante Treffer in der OTS-Suche ist eine Aussendung des Staatssekretariats für Verkehr, Innovation und Technologie von September 2006. Darin stellt der ÖVP-Verkehrsstaatssekretär Helmut Kukacka ein Konzept für ein österreichweit gültiges öffentliches Verkehrsticket vor, mit dem Ziel der Einführung des Tickets im Sommer 2010 (OTS0278, 20.09.2006). Zu Beginn der Debatte stehen die Verbesserung der CO₂-Bilanz und somit der Umweltschutzaspekt im Fokus (ÖVP Parlamentsklub: OTS0246, 22.03.2007; OTS0310, 26.04.2007; ÖVG - Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft: OTS0356, 28.06.2007; SPÖ Pressedienst: OTS0180; 09.05.2008; Klima- und Energiefonds: OTS0381, 29.05.2008). Insbesondere ab 2008 werden die Teuerungen für die Bevölkerung problematisiert, die sich mit Preisanstiegen im Energie- und Rohstoffsektor kontextualisieren lassen. Vor diesem Hintergrund wird das Österreich-Ticket im Rahmen eines Entlastungspakets thematisiert, das aufgrund der Vorstellung des Pakets durch Bundesfinanzminister Wilhelm Molterer auch als Molterer-Entlastungspaket bekannt ist. Darauf folgen zahlreiche Aussendungen in Zusammenhang mit dem Österreich-Ticket, das als Anti-Teuerungsmaßnahme Teil dieses Pakets ist. Konkret hervorgehoben werden dabei die finanzielle Entlastung unter anderem von jungen Menschen, Pendler*innen, Familien oder speziell Frauen, die in einem geringeren Maße motorisiert seien und somit auf den öffentlichen Verkehr verstärkt angewiesen (BMF: OTS0105, 31.07.2008;

ÖVP Bundespartei, Abteilung Presse und Medien: OTS0115, 31.07.2008; BMWF: OTS0135, 31.07.2008; ÖVP Bundespartei, Abteilung Presse und Medien: OTS0147, 31.07.2008; Bauernbund Österreich (BBÖ): OTS0148, 31.07.2008; Fraktion Christlicher Gewerkschafter: OTS0160, 31.07.2008; ÖVP Bundespartei, Abteilung Presse und Medien: OTS0175, 31.07.2008; Wirtschaftskammer Österreich: OTS0181, 31.07.2008; ÖVP Bundespartei, Abteilung Presse und Medien: OTS0019, 03.08.2008). Der Umweltaspekt rückt an zweite Stelle, bleibt jedoch Teil des Narrativs (AktionsGemeinschaft: OTS0119, 11.08.2008; Umweltdachverband: OTS0022, 23.09.2008). Mit dem Regierungswechsel und neuen Machtverhältnissen in der ab 2009 weitergeführten Großen Koalition verliert das Österreich-Ticket an Fahrt, es wird als „noch nicht realisierbar“ benannt und argumentiert, dass das Geld zur Subventionierung von Tickets an anderer Stelle benötigt würde (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0019, 14.03.2009; Parlamentskorrespondenz: OTS0371, 13.05.2009). Zivilgesellschaftliche Interessensverbände wie der ArbeitsKreis FAHRGAST Tirol, der Umweltdachverband, das Ökosoziale Forum Österreich oder die Erzdiözese Wien fordern weiterhin die Einführung des österreichweitgültigen Tickets (OTS0009, 16.03.2009; OTS0036, 13.11.2009; OTS0020, 10.12.2009; OTS0210, 21.09.2010; OTS0208, 19.09.2011). Auch die Oppositionsparteien Grüne und FPÖ äußern sich periodisch für die Ticket-Einführung (Grüner Klub im Parlament: OTS0177, 06.05.2009; OTS0077, 14.5.2009; Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ: OTS0038, 26.03.2010; OTS0035, 20.02.2011; Grüner Klub im Parlament: OTS0147, 14.06.2011; Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ: OTS0169, 14.06.2011; Grüner Klub im Parlament: OTS0126, 05.09.2011; Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ: OTS0151, 04.11.2011; Grüner Klub im Parlament: OTS0219, 14.06.2012; Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ: OTS0050, 27.04.2013). Laut einer Aussendung der Wiener Zeitung vom Juli 2013 wird in einem Konzept der Grünen zur Einführung des Österreich-Tickets erstmals die Preisstaffelung in einen Euro für ein Bundesland, zwei Euro für zwei Bundesländer und drei Euro für drei Bundesländer aufgeschlüsselt (OTS0177, 31.07.2013).³ Während der Regierungsperioden von Dezember 2013 bis Mai 2016 sowie Mai 2016 bis Dezember 2017 wird das Österreich-Ticket erneut vertagt (Parlamentsdirektion: OTS0188, 18.09.2014; OTS0240, 15.09.2015; OTS0256, 14.09.2016).

Festzuhalten ist, dass das Österreich-Ticket in dieser ersten Phase und insbesondere während der Rahmung als Entlastungspaket primär von der ÖVP auf die politische Agenda gesetzt wird. Im weiteren Verlauf ab 2009 wird es politisch fast ausschließlich von den Oppositionsparteien thematisiert, die Regierungsparteien sorgen dagegen immer wieder für Vertagung von Entscheidungen zum Österreich-Ticket. Hervorzuheben ist auch, dass der Problemdefinierungsdiskurs in diesem ersten Zeitraum eine Debatte beschreibt, die sich

³ Diese 1€-2€-3€-Staffelung, die fortan verfolgt wird, gibt dem Ticket den Namen „1-2-3-Ticket“.

vorwiegend um eine Anti-Teuerungsmaßnahme dreht. Das kann auch daran festgemacht werden, dass die Aussendungen, die rund um das „Molterer-Entlastungspaket“ zwischen 31. Juli 2008 und – etwas großzügiger gerechnet – Ende September 2008 veröffentlicht werden und somit eine kurze Zeitspanne der insgesamt von 2006 bis 2017 dauernden Phase betreffen, mit 45 Aussendungen quantitativ einen großen Teil der insgesamt 107 in diesen Zeitraum fallenden Aussendungen stellen. Wie beschrieben wird der positive Einfluss der Maßnahme auf die Umwelt zwar anerkannt und betont, doch die Akzentuierung auf diese Argumentation dreht sich erst im Laufe der Zeit, bis schließlich der Klimaschutz zum Schwerpunktargument wird, wie die ausführliche Analyse der zweiten Phase im folgenden Kapitel zeigt.

4.3.2 Phase 2 – Problemdefinition, Agenda-Setting und Politikformulierung

Entsprechend der oben dargestellten Phaseneinteilung liegt der Analysefokus auf der zweiten Phase, in der konkreter und in einem anhaltenden Diskurs von einem bundesweit gültigen Ticket als Klimaschutzmaßnahme gesprochen wird. Die Debatte lässt sich somit vorrangig dem Politikfeld Umwelt- und Klimaschutz zuordnen und konkret der Frage nach klimafreundlicher Mobilität, die als defizitär anerkannt wird, wie die inhaltliche Analyse der Stellungnahmen und Presseaussendungen zu einem österreichweiten einheitlichen ÖV-Ticket zeigt. Die Namen „1-2-3-Ticket“ und „Klimaticket“ werden nun primär und synonym verwendet.

4.3.2.1 Problemdefinition

Zahlreiche Treffer in der OTS-Suche beinhalten Forderungen nach einem klimafreundlichen Mobilitätsangebot, das leistbar ist. Die genaue Definition des Problems erfährt dabei unterschiedliche Ausrichtungen, wie anhand der qualitativen inhaltlichen Analyse ausgewählter Mitteilungen, die die hervorgehobenen Diskrepanzen zwischen dem Ist-Zustand und einem wünschenswerten Soll-Zustand des Mobilitätsangebots aufzeigen, folgend dargestellt wird. Dabei lassen sich die Problemdefinition und dessen Politisierung (vgl. Kapitel 3.4) kaum voneinander unterscheiden. Dies liegt zum einen daran, dass die Debatte rund um ein bundesweites Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel bereits eine lange Vorgeschichte im politischen Diskurs hat, wie die Darstellung der ersten Phase belegt, und sich in der Materialerhebung ausschließlich auf Aussendungen mit Suchbegriffstreffern rund um das Klimaticket bezogen wird. Zum anderen ist die bereits anzunehmende Politisierung dem geschuldet, dass sich das herangezogene Material zu einem Großteil aus Aussendungen politischer Parteien oder Regierungsinstitutionen verschiedener föderaler Ebenen zusammensetzt. Letztlich ist auch der bereits zu Beginn von Phase 2 erfolgte Beschluss eines

österreichweiten öffentlichen Verkehrstickets, wie im Laufe der Analyse dargestellt wird, eine klare Politisierung des Problems.

In der Problemdefinition wird allen voran die Klimaschutzproblematik hervorgehoben. Stellungnahmen verschiedener Aussender definieren ein Defizit von klimafreundlicher, sauberer oder klimaneutraler Mobilität, die nötig sei, um CO₂-Einsparungen zu leisten und Ziele, wie die Klimaneutralität Österreichs bis 2040, zu erreichen. Die notwendige Einsparung von CO₂-Emissionen, die mitunter durch ein 1-2-3-Ticket erreicht werden könne, wird unter anderem in einer Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion aufgezeigt. In dieser nennt Bundesumweltministerin Leonore Gewessler das 1-2-3-Ticket als Maßnahme, die den öffentlichen Verkehr betrifft, schnell greifen und klimaschützende Wirkung entfalten solle (OTS0209, 10.03.2020). Auch verschiedene Stellungnahmen des Grünen Klubs im Parlament heben mit Bezug auf das 1-2-3-Ticket den Bedarf klimafreundlicher oder klimaschonender Mobilität hervor (OTS0224, 17.06.2020; OTS0060, 10.07.2020; OTS0156, 02.06.2021).

Eine Aussendung des Amts der Vorarlberger Landesregierung kann exemplarisch herangezogen werden, um die Position darzustellen, dass das 1-2-3-Ticket eine wichtige Rolle spielt, um eine Mobilitätswende zu erreichen und dem Ziel der CO₂-Neutralität näher zu kommen (OTS0068, 04.02.2020). Teil dieser Mobilitätswende ist der Umstieg der Österreicher*innen auf den öffentlichen Verkehr. Wie eine Aussendung der SPÖ Niederösterreich von 2019 hervorhebt, ist das 1-2-3-Ticket eine wichtige Möglichkeit, um die Bürger*innen zu diesem Umstieg zu bringen. Festgehalten wird in der Mitteilung außerdem, dass die Finanzierung des Klimatickets im Vergleich zu den Kosten der Folgeschäden, die durch die Klimakrise entstehen würden, nur einen Bruchteil ausmachen würde (OTS0082, 28.08.2019; vgl. auch OTS0039, 20.08.2019). Wiederholt wird diese Kostengegenüberstellung der Maßnahme des Klimatickets und der Folgeschäden durch die Klimakrise in weiteren Aussendungen, beispielsweise des SPÖ-Parlamentsklubs (OTS0144, 10.07.2020) oder des Grünen Klubs im Parlament (OTS0087, 08.09.2021) wobei auch auf die Kosten von Strafzahlungen bei Verfehlung von EU-Klimaschutzz Zielen hingewiesen wird.

Beispielhaft zu nennen ist außerdem eine Erklärung der Umweltorganisation VIRUS, die sich auf das Klimaticket als eine bereits angelaufene Maßnahme bezieht, die voll zur Geltung gebracht werden müsse. Die betreffende Aussendung steht dabei im Kontext der Veröffentlichung von Zahlen des Umweltbundesamts zu CO₂-Äquivalentemissionen aus dem Jahr 2019 und fordert schnelles Handeln in Hinblick auf Maßnahmen im öffentlichen Verkehrssektor (OTS0071, 24.07.2020). Eine ähnliche Argumentation findet sich in einer Aussendung der SPÖ Niederösterreich wieder, die angibt, dass ein Umstieg von 200.000 Österreicher*innen auf den öffentlichen Verkehr zu Einsparungen von 350 kt CO₂ führen würde (OTS0098, 11.09.2019). Der Grüne Klub im Parlament erklärt in einer Mitteilung von Dezember 2021,

dass das Klimaticket den Umstieg beschleunige und helfe, die CO₂-Emissionen zu reduzieren (OTS0159; 21.12.2020). In einer weiteren Aussendung des Parlamentsklubs von Januar 2021 wird die Notwendigkeit der Emissionsreduktion und damit der Einführung des Tickets erneut hervorgehoben (OTS0057, 05.01.2021). Auch die Umweltschutzorganisation Greenpeace sieht das 1-2-3-Ticket als wichtigen Anreiz für die Abkehr „vom klimabelasteten Individualverkehr, hin zu einem nachhaltigen und gerechten Verkehrssystem“ (OTS0085, 22.12.2020). Die Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 unterstreicht in einer Aussendung im Januar 2021 die Notwendigkeit dieser Abkehr von klimaschädlicher Fortbewegung und den Bedarf einer Mobilitätswende (OTS0006, 07.01.2021). In einer Aussendung des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung wird das Erfordernis eines Systemwandels zur Erreichung von CO₂-Einsparungen betont, das 1-2-3-Ticket sei dafür eine wichtige Maßnahme (OTS0184, 18.03.2021).

Der ganz grundlegende Nutzen eines 1-2-3-Tickets für das Klima und im Weiteren für den Schutz vor Luftverschmutzung und die Entlastung der Umwelt wird in diversen weiteren Aussendungen politischer Akteure betont (Grüner Klub im Parlament: OTS0083, 22.01.2021; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0211, 25.03.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0168, 30.03.2021; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0267, 17.06.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0094, 07.09.2021; OTS0198, 30.09.2021).

Neben der klaren Ausrichtung entlang von Klima- und Umweltschutz ist die Argumentation, dass ein leistbares Mobilitätsangebot fehlt, eine solche Entlastung notwendig sei und eben dieses Angebot einen Anreiz für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bieten würden, Teil der Problemdefinition.

Eine Aussendung der Grünen im NÖ Landtag beispielsweise hebt hervor, dass Jahrestickets in der Ostregion bei durchschnittlich 1000 € bis 1200 € liegen würden, während die Einführung der 3-stufigen Variante des Klimatickets Entlastungen für Pendler*innen bedeuten würde (OTS0062, 03.09.2020). Auch eine Stellungnahme des Grünen Klubs im Parlament von März 2021 macht deutlich, dass ein bundesweit gültiges Ticket für 1095 € „eine erhebliche Entlastung für die Haushaltsskassen tausender Pendler*innen“ sei (OTS0292, 25.03.2021 – Hermann Weratschnig, Verkehrssprecher der Grünen). Exemplarisch kann außerdem eine Mitteilung der SPÖ Niederösterreich herangezogen werden. In dieser findet sich die Argumentation wieder, dass ein günstiges Klimaticket in der 1-2-3-Aufschlüsselung dazu führe, dass der öffentliche Verkehr für noch mehr Menschen eine Alternative zum Auto werde (OTS0059, 19.02.2020). Grundsätzlich werde angestrebt, dass der öffentliche Verkehr für alle Menschen leistbar sei (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0086, 09.01.2020).

Hervorzuheben ist darüber hinaus eine Aussendung der ÖH Salzburg aus dem Februar 2021 in der festgehalten wird, dass Mobilitätskosten für Studierende zu den höchsten Ausgaben zählten und ein kostengünstiges Ticket für die Studierenden eine wichtige Entlastung bedeute (OTS0070, 05.02.2021). Dies wird in einer Mitteilung der AktionsGemeinschaft im August 2021 bekräftigt, die unter anderem darauf hinweist, dass es durch die COVID-19 Pandemie für viele Studierende zu verstärktem Pendeln gekommen sei und dies durch ein günstiges Ticketangebot abgedeckt werden könne (OTS0017, 19.08.2021).

Weitere Aussendungen, die die Forderungen eines kostengünstigen Tickets beinhalten oder dessen Einführung bekräftigen und damit die Entlastung der Bürger*innen im Allgemeinen, der Arbeitnehmer*innen, der jungen Menschen oder speziell der Pendler*innen vertreten, wurden von verschiedenen Akteuren getätigt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0225, 03.07.2019; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0163, 04.07.2019; Grüner Klub im Parlament: OTS0112, 20.02.2020; OTS0060, 10.07.2020; Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0054, 07.08.2020; SPÖ Niederösterreich Landtagsklub: OTS0034, 14.02.2021; Die Grünen Oberösterreich: OTS0120, 18.08.2021).

Die genannten Darstellungen des Fehlens eines leistbaren, klimafreundlichen Mobilitätsangebots durch den öffentlichen Verkehr wird durch die Problemhervorhebung, dass dieses Angebot sozialgerecht sein müsse, ergänzt.

Im Rahmen einer Pressekonferenz im September 2019 stellt die SPÖ einen 10-Punkte-Plan (SPÖ-Paket) vor, der die Forderung eines 1-2-3 Tickets enthält, um in Verbindung mit dem Ausbau des Mobilitätsangebots Mobilitätsarmut, ökonomischer und sozialer Benachteiligung entgegenzuwirken: „Ein fehlendes oder mangelhaftes Angebot an öffentlichen Bahn- oder Busverbindungen führt nicht nur zu Mobilitätsarmut, sondern auch zu Benachteiligungen am Arbeitsmarkt und Einschränkungen bei der sozialen Teilhabe“ (SPÖ Niederösterreich: OTS0098, 11.09.2019). Diese Argumentation ist auch einer Aussendung des SPÖ-Parlamentsklubs von August 2019 zu entnehmen, in der hervorgehoben wird, dass unter anderem hohe Ticketpreise Hürden darstellen, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, da viele Menschen für diese Teilhabe auf den öffentlichen Verkehr angewiesen seien (OTS0039, 20.08.2019). Das günstige Ticket wird darüber hinaus von der SPÖ als wichtige Möglichkeit für umweltfreundliche Mobilität für alle, auch diejenigen, die sich kein elektrisch betriebenes Auto leisten könnten, beworben (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0034, 29.07.2019). Zudem wird hervorgehoben, dass Klimaschutz eine Gerechtigkeits- und soziale Frage sei und das 1-2-3-Ticket eine ökosoziale Maßnahme (SPÖ Niederösterreich: OTS0134, 20.08.2019; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0074, 12.11.2019; Arbeiterkammer Wien: OTS0060, 02.01.2020; Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0087, 18.08.2021).

Das aufgezeigte Defizit eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots wird, über die angeführten Aussendungen hinaus, die primär von politischer und organisationaler Seite kommen, auch von gesellschaftlicher Seite als Problem definiert. Dies belegt die Teilnahme der Bürger*innen an der Politisierung des Problems, wie in den folgenden Abschnitten verdeutlicht wird.

Die von politischer Seite initiierten Schritte zur Vokalisierung der Forderungen der österreichischen Bürger*innen – die Initiative „Klimaschutz jetzt!“, die Petition zur Umsetzung eines 1 €-Tickets in Niederösterreich und das Klimavolksbegehr – zeigen die Wahrnehmung des Defizits eines leistbaren, klimafreundlichen Mobilitätsangebots in der Bevölkerung. Aussendungen der Grünen Oberösterreich zu der Initiative „Klimaschutz jetzt!“ führen eine Unterstützung von 5.000 prominenten Unterzeichner*innen ihrer Forderung, der Nachbesserung des nationalen Klimaplans, an. Teil dieser Petition ist die Umsetzung eines bundesweiten ÖV-Tickets. Laut den Grünen Oberösterreich zählen Kulturschaffende, führende Kirchenvertreter*innen sowie Vorstehende von Verbänden, Interessensvertretungen und Unternehmen zu den Unterstützer*innen (OTS0037, 13.07.2019; OTS0012, 20.07.2019). Die von der SPÖ Niederösterreich initiierte Petition für ein Jahresticket, das den öffentlichen Verkehr in Niederösterreich für einen Euro am Tag ermöglicht, näherte sich laut einer Aussendung der Landespartei einer Unterstützer*innenzahl von 3.000 Personen. Die Petition unterstützt neben der 1 €-Ticket-Forderung auch das 1-2-3-Ticket-Vorhaben (SPÖ Niederösterreich: OTS0114, 03.07.2019; OTS0082, 28.08.2019; OTS0098, 11.09.2019; OTS0059, 19.02.2020). Auch das Klimavolksbegehr wird in einigen Aussendungen erwähnt und die Unterstützung dessen durch verschiedene Parteien hervorgehoben. Das im August 2019 zur Unterstützung anlaufende Volksbegehr fand nach seiner Eintragungswoche im Juni 2020 mit mehr als 380.000 Unterschriften eine beachtliche Zustimmung in der Bevölkerung. Teil der darin enthaltenen Forderungen war unter anderem die flächendeckende Versorgung mit klimafreundlicher Mobilität, wobei auf die Schweiz als Vorbild verwiesen wird. Von den Parteien wird diese Forderung mit der raschen Umsetzung des 1-2-3-Tickets verknüpft (SPÖ Niederösterreich: OTS0082, 28.08.2019; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0173, 09.03.2021; Parlamentsdirektion, 2020 & Klimavolksbegehr, 2023).

Darüber hinaus wird in Aussendungen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und von Deloitte Österreich auf eine Studie verwiesen, die die Unterstützungsmehrheit in der Bevölkerung für ein 1-2-3-Ticket belegt (OTS0121, 07.05.2020; OTS0160, 07.05.2020). Die repräsentative Studie wurde von der Universität Klagenfurt, der Wirtschaftsuniversität Wien, Deloitte Österreich und Wien Energie durchgeführt. Im Oktober und November 2019 sind dafür 1.014 Personen in der österreichischen Bevölkerung zwischen 18 und 70 Jahren zu erneuerbaren Energien befragt

worden. Ein Teil der Befragung befasste sich mit der Zustimmung für Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz der Parteiprogramme, darunter fiel die Frage nach der Zustimmung zu der Einführung eines Klimatickets in der 1-2-3-Stufen-Preiseinteilung. 64 Prozent der Befragten gaben in Bezug auf diese Maßnahme an: „Stimme voll und ganz“ oder „Stimme eher zu“. Es lässt sich demnach zum Befragungszeitpunkt eine Zustimmung von fast zwei Dritteln der Bevölkerung zur Umsetzung des Klimatickets feststellen (Universität Klagenfurt/Wirtschaftsuniversität Wien/Deloitte Österreich/Wien Energie, 2020:29,30,58).

Weitere Forderungen nach einem österreichweiten Ticket für den öffentlichen Verkehr, die die Wahrnehmung des Fehlens eines solchen Tickets als politisches Problem und Defizit durch soziale Akteure unterlegen, stammen von der Arbeiterkammer Wien, der Wirtschaftskammer Österreich, dem Umweltdachverband, der Erzdiözese Wien oder den Umweltschutzorganisationen WWF Österreich, GLOBAL 2000 und Greenpeace. Primär werden hier Forderungen nach einem entsprechenden Ticket geäußert oder die Zustimmung zu dessen Umsetzungsentscheidung ausgedrückt (OTS0027, 09.09.2019; OTS0060, 02.01.2020; OTS0081, 02.01.2020; OTS0082, 02.01.2020; OTS0083, 02.01.2020; OTS0090, 24.01.2020; OTS0118, 24.02.2020; OTS0004, 13.12.2020).

Dem Policy Cycle entsprechend erfolgt in der Phase der Problemdefinition außerdem eine Betrachtung der Frage, ob die Problembehebung als realisierbar anerkannt wird. Der zuvor angeführten Benennung des Problems als Defizit eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots entsprechend müssen für dessen Behebung verschiedene Rahmenbedingungen geschaffen und Voraussetzungen erfüllt werden, um ein günstiges, einheitliches und österreichweitgültiges Ticket einzuführen. Dass dies als realisierbar eingeschätzt wird, kann beispielsweise der Aussendung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie entnommen werden, die im Kontext eines einstimmig angenommenen Beschlusses der Landesverkehrsreferent*innen ausgesandt wurde. Darin wird neben der Forderung eines bundesweitgültigen Tickets, dessen Umsetzbarkeit dank der voranschreitenden Digitalisierung genannt. Der technische Fortschritt solle „leicht abrufbare Produkte auf Tarifebene und auf technischer Ebene“ möglich machen (OTS0213, 27.04.2018).

Den Aspekt der Digitalisierung nennt auch der Verkehrsexperte Dr. Heinz Högelsberger als einen entscheidenden Faktor für die erfolgreiche Umsetzung des Tickets. Als ausschlaggebenden Gesichtspunkt führt er an, dass den Verkehrsunternehmen dank des technischen Fortschritts ein Überblick darüber möglich ist, wer mit dem Klimaticket tatsächlich ihre Verkehrsangebote nutzt. Eine Zuordnung und somit eine Abgeltung der Verluste sei dadurch heute entsprechend leichter durchzuführen. So habe sich laut Högelsberger beispielsweise für die WESTbahn der Vorteil des österreichweitgültigen Tickets deutlicher hervorgetan (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:42-51).

Eine erfolgreiche Umsetzung und damit wirksame Problembehebung versprechen sich viele Akteure außerdem mit Verweis auf Erfolgsmodelle, die in einzelnen Bundesländern schon vor Einführung des bundesweiten Klimatickets umgesetzt werden. Eine Aussendung des Amts der Vorarlberger Landesregierung hebt beispielsweise hervor, dass die Landesmobilitätspolitik zu einer Verkaufssteigerung der Jahrestickets des öffentlichen Verkehrs innerhalb von fünf Jahren um 50 Prozent erreicht werden konnte. Damit sieht sich Vorarlberg als Vorbild in einer zentralen Funktion, um das 1-2-3-Ticket erfolgreich zu planen und umzusetzen (OTS0068, 04.02.2020). Auch eine Mitteilung des Grünen Klubs im Parlament bezieht sich bei Erfolgsmodellen auf die Zahlen Vorarlbergs sowie auf Absatzzahlen Tirols, das mit einem Bundeslandticket und einer Jugendversion dessen ein beliebtes Angebot bietet, welches laut dem Grünen Parlamentsklub Erfolgsschätzungen für ein österreichweites ÖV-Ticket zulasse (OTS0083, 22.01.2021).

Wichtiger Konfliktpunkt in der Frage der Umsetzbarkeit eines 1-2-3-Tickets ist zudem die Finanzierung der Maßnahme, wie im Laufe der Analyse noch detaillierter thematisiert wird. Vorweggenommen wird in der Betrachtung der Realisierbarkeit eines solchen Tickets, dass eine Finanzierungszusage durch den Bund ausgesprochen wird. Eine Mitteilung des Pressediensts der Parlamentsdirektion bekräftigt zunächst, dass Vorbereitungskosten für die Einführung eines 1-2-3-Tickets mit dem Budget von 2020 gedeckt seien und weitere Kosten nach Schätzungen und Modellrechnungen im Budget des Jahres 2021 erscheinen würden (OTS0052, 15.05.2020). In einer weiteren Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion von September 2020 die im Rahmen der Landesverkehrsminister*innenkonferenz ausgesandt wurde, übernimmt der Bund die Finanzierungsverantwortung der Bundesweitenstufe des 1-2-3-Tickets (OTS0205, 25.09.2020). Diese Zusage wird in einer Aussage des Bundesministeriums für Finanzen in einer Präsentation des Budgets für 2021 bestätigt (OTS0073, 14.10.2020).

Die Frage der Realisierbarkeit wird jedoch nicht nur positiv beantwortet und im Verlauf der Umsetzungsdebatte mit verschiedenen Argumenten kritisiert. So werden beispielsweise die Preisvorstellungen, die sich früh um die 1000 Euro für das bundesweite Ticket drehen, als nicht umsetzbar eingestuft (FPÖ Landesgruppe Oberösterreich: OTS0008, 20.07.2019). Im Zuge der Preisdebatte wird auch die Sorge geäußert, dass Mehrkosten für das Ticketangebot dem infrastrukturellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs schaden könnten (Arbeiterkammer Wien: OTS0060, 02.01.2020). Daran knüpft der größte Kritikpunkt an: eine mangelhaft ausgebauten Infrastruktur des Personennahverkehrs. Zahlreiche Aussendungen heben das hervor, was beispielhaft anhand einer Aussendung des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) festgemacht werden kann: ein Klimaticket nütze nichts, ohne dass die entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werde (OTS0065, 19.03.2020). Eine

Mitteilung der FPÖ Landesgruppe Oberösterreich sieht in dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs sogar die wichtigere Komponente im Vergleich zu Vergünstigungen von Ticktes durch deren Subventionierung (OTS0113, 20.07.2020). Auch eine Aussendung des SPÖ-Parlamentsklubs kann exemplarisch herangezogen werden. In dieser wird betont, dass insbesondere im ländlichen Raum der öffentliche Verkehr nur zur Alternative wird, wenn dessen Angebot, unter anderem die Taktung betreffend, ausgebaut werde (OTS0141, 12.03.2021). Während der Aspekt des Ausbaus an anderer Stelle in der Analyse erneut aufgegriffen wird (Kapitel 4.3.2.3), kann festgehalten werden, dass die Problematik, ein klimafreundliches, leistbares und gerechtes Mobilitätsangebot einzuführen, als behebbar angesehen wird, verschiedene Akteure dies jedoch nicht alleine durch ein Klimaticketangebot als realisierbar anerkennen.

Ein Weiterer in der Problemdefinition ausstehender Analyseaspekt ist die Ziel- und Prioritätensetzung der Akteure. Hier kann auf konkretere Vorhaben eingegangen werden als die in der Problemdarstellung genannten Faktoren der Klimafreundlichkeit, Leistbarkeit und Gerechtigkeit.

Eine Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion von Mai 2019, die im Kontext der Auseinandersetzung des Bundesrechnungshofs mit einem Prüfbericht zum Ticket-Vertriebssystem der ÖBB steht, hält als Umsetzungsziele die Vereinfachung der Tarifstruktur, Transparenz der Ticketpreise und Vereinfachung des Ticketshops fest. Die Vereinheitlichung des Ticketvertriebs, die im Rahmen einer veränderten Eigentümerstruktur der Vertriebsplattform erfolgen soll, sei dabei die Basis eines österreichweitgültigen, einheitlichen Tickets (OTS0200, 07.05.2019).

Eine Prioritätensetzung zeigt sich auch in der Mitteilung des SPÖ-Parlamentsklubs von Juli 2019, in der eine kostenlose Ticketvariante für junge Menschen, die in Ausbildung oder Studium sind, angestrebt wird (OTS0163, 04.07.2019). Ähnliche Ausrichtungen auf eine bestimmte Zielgruppe sind in weiteren Aussendungen wiederzufinden, wie in jener der Fraktion Christlicher Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter. Darin wird in einem Appell an Arbeitgeber*innen die Priorisierung der Arbeitnehmer*innen deutlich, indem ihnen das Klimaticket steuerfrei als Jobticket zur Verfügung stehen solle (OTS0139, 18.08.2021). Die Österreichischen Kinderfreunde fordern „den uneingeschränkten Zugang zu nachhaltiger Mobilität“ durch ein kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche (OTS0013, 03.10.2021). Die Bundeswehrgewerkschaft setzt sich für das Ziel ein, dass Soldat*innen in Uniform den vom Klimaticket erfassten öffentlichen Verkehr kostenlos nutzen können (OTS0021, 03.10.2021).

Als weiteres Ziel, das durch verschiedene Aussendungen belegt wird, ist die langfristige Finanzierung des Klimatickets hervorzuheben. Formuliert wird dieses beispielsweise von der Bundesklimaschutzministerin Leonore Gewessler, die in einer Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion in Bezug auf die Finanzierung von der Notwendigkeit spricht, „dauerhafte, rechtlich tragfähige Lösungen zu finden“ (OTS0181, 03.03.2020). Auch die Wirtschaftskammer Österreich fordert in Hinblick auf die Investitionsattraktivität von Unternehmen, dass durch eine langfristige Finanzierungssicherheit des 1-2-3-Tickets Planbarkeit geschaffen werden müsse (OTS0144, 22.10.2020). Weitere Forderungen nach langfristiger Finanzierung kommen von Seiten des SPÖ-Parlamentsklubs oder dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH (OTS0128, 26.03.2021; OTS0130, 03.07.2021).

Klare Priorität hat in der Debatte auch die Einheitlichkeit des Tickets und somit die Teilnahme des gesamten liniengebunden Verkehrs aller Verkehrsverbünde. Dies geht einerseits aus der zuvor angeführten Mitteilung des Pressediensts der Parlamentsdirektion hervor oder einer weiteren Aussendung desselbigen im Juli 2020 sowie andererseits aus Stellungnahmen des Grünen Klubs im Parlament, der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften (ARGE ÖVV OG) oder einer Aussendung der Arbeiterkammer Oberösterreich (OTS0181, 03.03.2020; OTS0004, 01.07.2020; OTS0230, 01.07.2020; OTS0142, 18.08.2021; OTS0108, 18.08.2021).

In der erwähnten Mitteilung der Arbeiterkammer Oberösterreich wird darüber hinaus der kostenlose Umstieg auf das Klimaticket von anderen öffentlichen Jahreskarten gefordert (OTS0108, 18.08.2021). Diesen kostenlosen und unbürokratischen Umstieg von anderen Verträgen setzt die Arbeiterkammer Oberösterreich in einer weiteren Aussendung als Ziel voraus (OTS0011, 25.07.2021).

Die Analyse der Problemdefinitionsphase zeigt auf, dass in Hinblick auf ein klimafreundliches, leistbares und gerechtes Mobilitätsangebot ein Defizit von den teilnehmenden Akteuren erkannt und politisiert wurde. Dieses wurde überwiegend als behebbar anerkannt und durch eine detailliertere Prioritäten- und Zielsetzung der Akteure ergänzt.

4.3.2.2 Agenda-Setting

Dem idealtypischen Policy Cycle folgt auf die Problemdefinition das Agenda-Setting. Dabei wird, wie in Kapitel 3.4 erörtert, die Thematik in der Regel von der Öffentlichkeit auf andere Hauptakteure verschoben, wie Expert*innen, Interessensverbände oder Ministerien. Nachdem das Klimaticket als politische Maßnahme schon früh politisiert wurde und durch die Materialwahl der Diskurs einerseits schon im Rahmen der Problemdefinition in einer professionelleren Dimension betrachtet wurde und andererseits nur auf OTS-APA

veröffentlichtes Material herangezogen wird, steht die folgende Analyse des Agenda-Settings unter anderem auf Basis des bereits betrachteten Materialfundaments. Das Untersuchen des Materials ausgehend von Fragen, die in der Agenda-Setting-Phase analysiert werden, bringt dennoch wesentliche Erkenntnisse hervor. Hierfür kann eine Unterteilung in strukturelle und strategische Aspekte auf der einen Seite und Erfolg beeinflussende Merkmale auf der anderen Seite vorgenommen werden. Begonnen wird mit den strukturellen und strategischen Aspekten, die nicht nur Policy spezifisch zu behandeln sind, sondern für die Betrachtung der Maßnahme zudem speziell im Kontext der österreichischen Politik zu analysieren sind.

Aus struktureller Sicht ist beispielsweise die Frage, wer die Agenda-Setting-Power inne hat, zu beantworten, wobei insbesondere die politische Ordnung eine wichtige Rolle spielt. In einer Demokratie wie Österreich obliegt die gesetzgebende Gewalt dem durch die Bevölkerung gewählten Parlament. Dieses besteht aus zwei Kammern, dem Nationalrat und dem Bundesrat. Wichtig ist hierbei, dass ohne die Zustimmung des Nationalrates kein Gesetz verabschiedet werden kann (vgl. Kapitel 4.3.2.3). Aus dem herangezogenen Material kann abgeleitet werden, dass die Regierungsparteien eine dominierende Rolle im Agenda-Setting spielen und somit für die Umsetzung des Klimatickets von besonderer Bedeutung sind, auch wenn alle im Parlament vertretenen Parteien sich für die Einführung eines solchen Tickets ausgesprochen haben (vgl. Kapitel 4.3.2.1). Diese Agenda-Setting-Rolle der Regierungsparteien lässt sich anhand von Aussendungen belegen, die im Kontext von eingebrachten und beschlossenen oder vertagten und abgelehnten Anträgen veröffentlicht wurden. Festzuhalten ist zudem, dass vor allem in Ausschüssen des Nationalrats debattiert wird und sich diese Ausschüsse den Mehrheitsverhältnissen entsprechend zusammensetzen.

Einleitend kann eine Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion von Juli 2019 hervorgehoben werden, die noch vor die 27. Legislaturperiode, in der das Klimaticket eingeführt wurde, zurückzudatieren ist. In dieser wird die Einführung eines österreichweit gültigen Ticket für den öffentlichen Verkehr, beziehungsweise die Erarbeitung der Rahmenbedingungen für ein solches bis Ende Oktober 2019, mehrheitlich durch den Nationalrat beschlossen. Der Entschließungsantrag wurde von Abgeordneten der damaligen Regierungskoalitionsparteien ÖVP und FPÖ eingebracht und erhielt Zuspruch von den Regierungsoppositionsparteien SPÖ und NEOS. Gegenstimmen kamen von Seiten der Partei „Jetzt – Liste Pilz“. Ein Antrag der SPÖ, um das Ticket für junge Menschen, die in Ausbildung oder Studium sind, kostenlos anzubieten, fand im Nationalrat keine Mehrheit (OTS0225, 03.07.2019 & Parlament Österreich, 2023).

Mit Regierungsantritt der Koalition zwischen ÖVP und Grünen regiert ab Januar 2020 eine Koalition, die – in Einklang mit dem Grünen Wahlprogramm von 2019 – die Umsetzung des Klimatickets in ihrem Regierungsprogramm verankert hat (Bundeskanzleramt Österreich,

2020:87 & Die Grünen, 2019:12). Das Umsetzungsvorhaben wird von der SPÖ als größte Oppositionspartei unterstützt, ein Entschließungsantrag der Sozialdemokrat*innen, der eine rasche Umsetzung des Tickets fordert, fand jedoch keine Mehrheit im Nationalrat (SPÖ Pressedienst: OTS0086, 09.01.2020; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0150, 10.01.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0158, 10.01.2020). Das Heranziehen einer Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion von März 2020, die im Kontext einer Debatte des Verkehrsausschusses steht, ermöglicht es, die Zustimmung der Parteien zu einem Klimaticket und deren Positionierung zu einer „raschen Umsetzung“, wie sie von der SPÖ gefordert wird, zu erläutern. Daraus geht hervor, dass die Zustimmung zum Klimaticket von Seiten aller parlamentarisch vertretenen Parteien geäußert wird, während Uneinigkeit über den Entschließungsantrag zur schnellen Umsetzung herrscht. So begründen beispielsweise der ÖVP-Verkehrssprecher Andreas Ottenschläger und der Grüne Mandatar Lukas Hammer, dass aufgrund des Umfangs des Vorhabens einer Vertagung zuzustimmen sei. Der FPÖ-Abgeordnete Walter Rauch auf der anderen Seite sieht eine Vertagung als unschlüssig an, da ein allgemeiner Konsens über das Vorhaben bereits bestehe. Mit der Mandatsmehrheit der Regierungsparteien wird der Oppositionsantrag vertagt (OTS0181, 03.03.2020). Anhand der Entscheidungen wird deutlich, wer auf demokratischer Basis die Entscheidungskompetenzen innehaltet.

Diese Verteilung der Agenda-Setting-Macht zwischen Regierungs- und Oppositionsparteien im Nationalrat lässt sich des Weiteren anhand verschiedener Anträge der Opposition zeigen, die durch die Regierungsparteien vertagt oder abgelehnt werden. Beispielhaft zu nennen ist ein SPÖ-Antrag, in dem die Sozialdemokrat*innen eine jährliche „Klimaschutzmilliarde“ fordern, mit der unter anderem das österreichweite Klimaticket finanziert werden solle. Dieser wird vertagt, wie aus verschiedenen Meldungen des SPÖ-Parlamentsklubs, SPÖ Pressediensts oder Pressediensts der Parlamentsdirektion hervorgeht (OTS0020, 27.10.2019; OTS0121, 04.11.2019; OTS0030, 09.11.2019; OTS0164, 11.11.2019; OTS0074, 12.11.2019; OTS0130, 13.11.2019; OTS0214, 13.11.2019). Zu nennen sind außerdem wiederholte SPÖ-Anträge zur raschen Umsetzung, die im Juli 2020 und erneut im November 2020 abgelehnt wurden (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0004, 01.07.2020; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0210, 19.11.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0238, 19.11.2020). Die SPÖ brachte im Februar 2021 im Finanzausschuss erneut einen Entschließungsantrag zur raschen Umsetzung des Klimatickets ein, das im Rahmen des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs realisiert werden solle und forderte darin zudem eine Umgestaltung der Pendlerförderung. Auch dieser Antrag wurde durch die ÖVP und Grünen vertagt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0146, 22.02.2021).

Umsetzungsfortschritte durch erfolgreiches Agenda-Setting zeigen sich dagegen in der Betrachtung von Anträgen der Regierungsparteien. Verschiedenen Aussendungen des Pressediensts der Parlamentsdirektion, dem Grünen Klub im Parlament und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von Juli 2020 ist dieser Fortschritt zu entnehmen. Die Meldungen beziehen sich auf die Formulierung eines Entschließungsantrags durch den Verkehrsausschuss, in dem sich für das 1-2-3-Ticket ausgesprochen wird. Der Antrag, dessen Grundlage ein abgelehnter SPÖ-Vorstoß war, wurde von Abgeordneten der Regierungsparteien eingebracht und mit Stimmen der FPÖ und NEOS angenommen. Nach Einbringen des Antrags in den Nationalrat wurde er schließlich einstimmig von allen Parteien angenommen. Er fordert Bundesverkehrsministerin Leonore Gewessler zur Maßnahmenergreifung für die Umsetzung eines österreichweitgültigen öffentlichen Verkehrstickets ab 2021 auf. Entsprechend soll das Verkehrsministerium die notwendigen rechtlichen und finanziellen Maßnahmen unter Einbezug der Bundesländer und Verkehrsverbünde vorbereiten (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0004, 01.07.2020; Grüner Klub im Parlament: OTS0230, 01.07.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0143, 06.07.2020; BMK: OTS0252, 09.07.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0258, 09.07.2020).

Ähnlicher Erfolg zeigt sich in der Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen für das österreichweitgültige Klimaticket. Diese wird im März 2021 durch einen Initiativantrag der Regierungsparteien im Verkehrsausschuss initiiert und kurz darauf im Nationalrat beschlossen. Auf die inhaltlichen Aspekte wird im Rahmen der Analyse der Politikformulierung genauer eingegangen. An dieser Stelle festzuhalten ist, dass die gesetzliche Grundlage mit breiter Mehrheit unter Zustimmung der SPÖ und NEOS erfolgt, lediglich die FPÖ spricht sich dagegen aus. Entschließungsanträge der Opposition, die Forderung der SPÖ zur Bereitstellung der notwendigen finanziellen Maßnahmen durch das Finanzministerium sowie eine zuvor eingebrachte SPÖ-Forderung, dass der Ausschussbegutachtung des Initiativantrags im Verkehrsausschuss mehr Zeit gegeben werde, finden keine Mehrheit (BMK: OTS0146, 16.03.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021; OTS0206, 23.03.2021; OTS0298, 25.03.2021).

Weitere SPÖ-Anträge zur nachhaltigen Finanzierung werden von ÖVP und Grünen abgelehnt, da sie diese mit der Einführung des Tickets als erübrig ansehen. Die SPÖ kritisiert die Ablehnung mit der Argumentation, dass noch nicht alle Stufen des geplanten 1-2-3-Tickets umgesetzt seien (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0203, 07.10.2020; OTS0138, 11.10.2021; OTS0236, 14.10.2021).

Zu den entscheidenden strukturellen Aspekten des Agenda-Settings zählt darüber hinaus das in Österreich vorzufindende Organisationsprinzip des Föderalismus. Entsprechend finden

auch auf Ebene der Bundesländer relevante Debatten wichtiger Akteure statt. Diese sind in der Analyse nicht zu vernachlässigen, da, wie weiter unten erläutert, die Zustimmung der Länder für eine Umsetzung des Klimatickets Voraussetzung ist.

Diese Debatten betreffen unter anderem die Umsetzung der regionalen Stufe des 1-2-3-Tickets, also die 1 €-Variante, mit der der öffentliche Verkehr in einem Bundesland genutzt werden kann. Beispielhaft kann hierfür die Aussendung der Grünen im Niederösterreichischen Landtag von September 2020 herangezogen werden, in der die ablehnende Haltung für ein 365 €-Ticket der Niederösterreichischen ÖVP kritisiert wird, während die Partei sich auf Bundesebene zum 1-2-3-Ticket bekannt habe (OTS0062, 03.09.2020). Auch die Grünen Oberösterreich sorgen sich in einer Aussendung um die Teilnahme der Stadt Linz am Klimaticket und den dazu laufenden Verhandlungen (OTS0095, 14.07.2020). Andererseits wird insbesondere der Aspekt der Infrastruktur auf Landesebene diskutiert und damit eine erfolgreiche Umsetzung des Klimatickets in Frage gestellt. So steht unter anderem die FPÖ Landesgruppe Oberösterreich einem Klimaticket kritisch gegenüber, da dieses den Verkehr für Personen mit mangelhaftem Infrastrukturangebot teurer machen würde. Statt der Förderung von Tickets solle laut einer Aussendung der Parteilandesgruppe der ÖV-Ausbau befördert werden (OTS0113, 30.06.2020). Gerade den Ausbau betreffend haben die Bundesländer eine wichtige Rolle inne, da ihnen die Aufgabe obliegt die Umsetzung von Personennah- und Regionalverkehrsprojekten durchzuführen (gem. Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999); siehe u.a. OTS0217, 21.10.2021). Für deren Finanzierung gehen die Landesregierungen im Rahmen der Klimaticketdebatte in Verhandlung mit dem Bund. Hierbei haben die Länder eine starke Verhandlungsposition, da ihre Zustimmung als Partner notwendig ist, um das Klimaticket umzusetzen. Nur mit Umsetzungsverträgen zwischen Bund und Ländern, die die Vereinbarung zur Einführung des Klimatickets und damit finanzielle Abgeltungsverträge und rechtliche Rahmenbedingungen enthalten, kann ein flächendeckendes Ticket für den öffentlichen Verkehr eingeführt werden. Die Umsetzungsverträge werden einzeln zwischen den Bundesländern beziehungsweise der Ost-Region und dem Bund vereinbart (BMK: OTS0138, 21.12.2020; Grüner Klub im Parlament: OTS0083, 22.01.2021; BMK: OTS0090, 22.01.2021; Die Grünen Oberösterreich: OTS0120, 12.03.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0128, 12.03.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0109, 02.06.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0156, 02.06.2021; OTS0028, 03.07.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0208, 30.09.2021; BMK: OTS0234, 30.09.2021; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0236, 30.09.2021; PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: OTS0237, 30.09.2021).

Auf diesen Aspekt geht auch der Umwelt- und Verkehrsexperte Heinz Högelsberger ein, indem er hervorhebt, dass die Umsetzung des Tickets bei den Bundesländern teuer erkauft wurde. Trotz des Versprechens durch das Klimaschutzministerium, dass das Ticket im Jahr 2021 eingeführt würde, musste dafür jedes Bundesland einzeln ins Boot geholt werden. Erst als dabei eine kritische Masse von teilnehmenden Bundesländern erreicht war, hatte auch der Bund eine besser gestellte Verhandlungsposition (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:36-42, 281-287).

„(…) [E]s war ja dann kurzfristig die Situation, wie es eingeführt worden ist, dass ein österreichweites Klimaticket (...) in sechs Bundesländern gegolten hat. In Wien, Niederösterreich, im Burgenland auf den ÖBB-Strecken, aber nicht bei den Wiener Linien und nicht bei den Regionalbussen. Und das ist ein unhaltbarer Zustand. Es war allen klar, dass das sinnlos ist. (...) da hat das Klimaministerium sozusagen (...) Tatsachen geschaffen, denen sich die anderen dann unterwerfen haben müssen. Und da war es dann eine Frage nurmehr der finanziellen Abgeltung und wie die anderen rauskommen, ohne ihr Gesicht zu verlieren“ (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:273-281).

Für die zusätzliche finanzielle Unterstützung der Länder bei der Einführung der 1 €- und 2 €-Stufe hat der Ministerrat ein jährliches 100-Millionen-Euro-Paket geschnürt, das dem Bevölkerungsspiegel entsprechend auf die Länder, die die regionalen Tickets einführen, verteilt wird (Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0110, 26.05.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0126, 26.05.2021; Grüner Klub im Rathaus: OTS0144, 26.05.2021; Amt der Vorarlberger Landesregierung: OTS0196, 26.05.2021). Die Agenda-Setter-Rolle der Länder ist somit besonders in den Spezifitäten der Umsetzung eine prägende, die sie trotz einstimmigen Umsetzungsbeschlusses im Nationalrat in den Umsetzungsverhandlungen weiter ausüben können. Genauer zeigt sich dies in der Politikformulierung (vgl. Kapitel 4.3.2.3).

Darüber hinaus sind die Länder durch den Bundesrat als Agenda-Setter aktiv. Neben dem Nationalrat, der als zentrales Organ der Gesetzgebung hervorzuheben ist, da ohne dessen Zustimmung kein Gesetz verabschiedet wird, spielt auch der Bundesrat eine wichtige Agenda-Setter-Rolle. Zudem sind hier die Kräfteverhältnisse anders als im Nationalrat und verändern sich durch Landtagswahlen im Laufe einer Nationalratslegislaturperiode. Exemplarisch können Aussendungen des SPÖ-Parlamentsklubs und des Pressediensts der Parlamentsdirektion herangezogen werden. In diesen werden jeweils durch die SPÖ eingebrachte Entschließungsanträge im Bundesrat aufgeführt. Mit einem solchen Antrag können Bundesräte*innen unter anderem Wünsche über die Ausübung der Vollziehung durch die Bundesregierung äußern. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren mit politischer, aber nicht rechtlich bindender Bedeutung. Die herangezogenen Aussendungen thematisieren einen letztlich vertagten Entschließungsantrag von 2019, der die Umsetzung eines österreichweit-gültigen Ticket sowie eine kostenlose Variante dessen für junge Menschen, die in Ausbildung

oder Studium sind, fordert, sowie einen Entschließungsantrag von 2020 zur raschen Umsetzung des 1-2-3-Ticket, welcher keine Mehrheit im Bundesrat findet (OTS0163, 04.07.2019; OTS0250, 03.12.2020; Parlament Österreich, 2023a & Parlament Österreich, 2023b). Im Dezember 2019 findet ein Entschließungsantrag von SPÖ-Abgeordneten, der die Einführung des 1-2-3-Tickets fordert, mit Zustimmung der FPÖ eine Mehrheit (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0160, 05.12.2019; OTS0187, 05.12.2019).

Auch nachdem der Nationalrat im März 2021 die beiden Gesetze, die die rechtliche Grundlage für das Klimaticket bilden, beschlossen hat, kommt dem Bundesrat eine wichtige Funktion zu. Jedes beschlossene Gesetz muss an den Bundesrat weitergegeben werden, woraufhin dieser prüft, ob ein Mitwirkungsrecht vorliegt, was im Falle des Gesetzgebungsverfahrens rund um das Klimaticket bejaht worden ist. Entsprechend ist die Zustimmung durch den Bundesrat notwendig. Mit den Bundesratsabgeordneten der ÖVP, Grünen, SPÖ und Fraktionslosen hat die Zustimmung eine breite Mehrheit gefunden, sodass die Gesetze kurz nach ihrem Beschluss im Nationalrat durch den Bundesrat bestätigt wurden (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0168, 30.03.2021 & Parlament Österreich, 2023c).

Die zuvor kurz angedeuteten wechselnden Kräfteverhältnisse im Bundesrat bieten außerdem Ansatzpunkt für das Heranziehen eines weiteren wichtigen strategischen Faktors: Wahlkämpfe. Während dieser Aspekt in den OTS-Aussendungen weniger stark hervortritt, ist er insbesondere aufgrund des Föderalismus in Österreich nicht zu negieren. Entsprechend wird er auch von Dr. Högelsberger angesprochen, der Bezug auf den Wahlkampf in Oberösterreich nimmt. Die dort im September 2021 stattfindende Landtagswahl bezeichnet Högelsberger als „praktisch“, um das Bundesland „mit an Bord zu holen“ (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:287-289).

Als abschließender institutioneller Faktor wird in dem Expertengespräch mit Heinz Högelsberger die seit 2020 bestehende Neustrukturierung der Ministerien kurz angesprochen. Dabei wird thematisiert, dass sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie verändert hat. Dass Klimaschutz und Verkehr nun in einem Bundesministerium vereint sind, habe ebenfalls eine Rolle für die erfolgreiche Umsetzung gespielt (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:59).

Das Agenda-Setting, wie in der methodischen Vorgehensweise beschrieben, fragt auch nach den sogenannten „Problemkarrieren“. Der von Schneider und Janning (2006) mit Bezug auf Cobb, Ross und Ross (1976) eingeführte Begriff befasst sich mit den Thematisierungswegen, die eine Policy nimmt (siehe Kapitel 3.4). Da ein österreichweitgültiges Ticket für den öffentlichen Verkehr bereits 15 Jahre vor seiner Einführung 2021 in der politischen Debatte zu

finden ist und sich unter den Aussendern der Mitteilungen und Stellungnahmen, die als Analysematerial herangezogen werden, zahlreiche politische ebenso wie nicht-politische Interessensvertretungen finden, wird eine gemischte Thematisierung angenommen. Das bedeutet, dass von einer politischen Initiative mit hoher öffentlicher Unterstützung auszugehen ist. Die in der Problemdefinition hervorgehobenen Aussendungen, die nicht nur das Problem des Fehlens eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots definieren, sondern auch dessen Behebung durch ein Klimaticket argumentieren, bestätigen diese Annahme. Welche Akteure – belegbar durch Aussendungen des OTS – an diesem Diskurs teilgenommen haben, sind der Übersichtlichkeit halber in der folgenden Tabelle (Tabelle 1) gelistet. Die kategorische Unterteilung ist nach eigenem Ermessen umgesetzt worden.

Bundesministerien o. Parlamentskorrespondenz	Interessensvertretungen & Gewerkschaften
Pressedienst der Parlamentsdirektion – Parlamentskorrespondenz	Arbeiterkammern: Oberösterreich, Niederösterreich, Wien & Österreich
BM für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (vorher: BM für Verkehr, Innovation und Technologie)	Wirtschaftskammer Österreich ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund Tiroler Wirtschaftsbund
Bundesministerium für Finanzen	Verband der Bahnindustrie
Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	Bundesheergewerkschaft Fraktion Christlicher Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter
Parlamentsparteien	
Grüner Klub im Parlament & Die Grünen	Klimabündnis Österreich GmbH
SPÖ-Parlamentsklub & SPÖ Pressedienst	Pensionistenverband Österreich
Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ	Seniorenbund
ÖVP Parlamentsklub & ÖVP Bundesparteileitung	ÖH Salzburg
Parlamentsklub der NEOS & NEOS - Das Neue Österreich	GRAS - Grüne & Alternative StudentInnen AktionsGemeinschaft
Landesregierungen	Sozialistische Jugend Österreich
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung	Österreichische Kinderfreunde
PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien	Schülerunion
Amt der OÖ. Landesregierung & Oberösterreichische Landesregierung	Umweltschutzorganisationen Greenpeace
Amt der Vorarlberger Landesregierung	GLOBAL 2000
Landesparteien	WWF Österreich
Die Grünen im NÖ Landtag	Umweltdachverband
Die Grünen Oberösterreich	VIRUS - WUK-Umweltbureau
Grüner Klub im Rathaus	(Waidhofer Klimaproteste)
Die Grünen - Grüne Alternative Wien	Vereine & Klubs
SPÖ Niederösterreich & SPÖ Niederösterreich Landtagsklub	ÖAMTC carsharing.link - Verein für organisationsübergreifendes Carsharing
SPÖ Kärnten	ARBÖ (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs)
SPÖ Wien Rathausklub	ARGE ÖVV OG (Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund- Organisationsgesellschaften)
FPÖ - Landespartei Steiermark	
FPÖ Landesgruppe Oberösterreich	
Die neue Volkspartei Wien	
Neos - Klub im Wiener Rathaus	
Medien	Unternehmen und Institute
Oberösterreichisches Volksblatt	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
ORF	WESTbahn Management GmbH
Tiroler Tageszeitung	ÖBB Österreichische Bundesbahnen
APA-Comm	Agenda Austria
Hitradio Ö3	Zentrum für Transportwirtschaft und Logistik (WU)
Mediengruppe "Österreich" GmbH	Deloitte Österreich
Agentur Renate Okermüller	Vöslauer Mineralwasser
Weitere	
Erzdiözese Wien	

Tabelle 1: Aussender der zweiten Analysephase (Quelle: eigene Darstellung).

Einige der Akteure haben sich nur vereinzelt zu dem Diskurs geäußert, viele unter den gelisteten nur ein oder zweimal während des zu analysierenden Zeitraums der zweiten Phase. Durch quantitativ viele Aussendungen fallen insbesondere folgende Aussender auf: der Pressedienst der Parlamentsdirektion, die Parlamentsparteien der Grünen, SPÖ und FPÖ, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Grünen im Niederösterreichischen Landtag, die SPÖ Niederösterreich, die Arbeiterkammer Wien und die Grünen Oberösterreich.

Wie in der Problemdefinition angesprochen, ist die Diskursbeteiligung der Bevölkerung aufgrund der Materialwahl nicht direkt nachvollziehbar. Dennoch kann erneut auf die Aussendungen von Deloitte Österreich und dem BMK verwiesen werden, die eine repräsentative Studie zitieren, in der die Unterstützung von einer Bevölkerungsmehrheit für die Schaffung eines Klimatickets belegt wird (OTS0121, 07.05.2020; OTS0160, 07.05.2020).

Ein weiterer strategischer Aspekt, der Einfluss auf den Erfolg des Agenda-Settings zu einem politischen Problem haben kann, ist ein sogenannter struktureller Auslöser. Dabei handelt es sich um äußere Umstände oder Ereignisse, die in struktureller Hinsicht ein „Window of Opportunity“ öffnen, das erfolgreiches Agenda-Setting erleichtern kann. Schneider und Janning beziehen sich hierbei auf „bestimmte Ereignisse (Unfälle, Katastrophen, Kriege, Revolutionen, etc.), die bestimmte Themen von einem Tag auf den anderen auf die politische Bühne katapultieren können“ (Schneider/Janning, 2006:55). In der vorliegenden Arbeit wird dagegen ein längerfristiges Öffnen eines derartigen Möglichkeitsfensters betrachtet. Dieses Vorgehen gründet auf dem Verweis des Umwelt- und Verkehrsexperten Högelsberger, der sich im Falle der Einführung des Klimatickets auf den steigenden Veränderungsdruck, Einsparung von Treibhausgasen im Verkehrssektor zu erzielen, bezieht. Högelsberger hebt hervor, dass während sich der Verkehrssektor zum „Problemfall innerhalb des Klimaschutzes entwickelt hat“, der Klimawandel für alle spürbar geworden sei und damit die Zeit reif, das Ticket durchzusetzen (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:59-65). Diese Argumentation lässt sich in zahlreichen Mitteilungen verschiedener Aussender nachzeichnen. Insbesondere die Schlüsselwörter „Klimakatastrophe“, der Verweis auf die steigenden Emissionen im Verkehrssektor oder die Referenz dieses Sektors als „Sorgenkind“ können als Hinweise für die Wahrnehmung einer verschärften Problemlage und den Veränderungsdruck, der ein Möglichkeitsfenster öffnet, identifiziert werden. Exemplarisch kann eine Aussendung der Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 herangezogen werden, in der auf den Verkehr als „Sorgenkind“ der österreichischen Klimapolitik verwiesen sowie der Anstieg der dort emittierten Treibhausgase um 75 Prozent seit 1990 angemerkt wird (OTS0006, 07.01.2021). Gleiches gilt für Aussendungen von Greenpeace, in denen hervorgehoben wird, dass ein Drittel der nationalen CO₂-Emissionen auf das „Sorgenkind“ Verkehr entfallen oder für eine

Aussendung des Grünen Klubs im Rathaus, in der das „Sorgenkind“ Verkehr als verantwortlich für 40 Prozent der Emissionen in der Stadt Wien benannt wird (OTS0084, 18.08.2021; OTS0186, 30.09.2021; OTS0104, 16.10.2020). Auch in Aussendungen des Pressediensts der Parlamentsdirektion, des Bundesministeriums für Klimaschutz und der Arbeiterkammer Wien wird diese Rhetorik genutzt (OTS0209, 10.03.2020; OTS0090, 06.08.2020; OTS0167, 30.09.2021). Eine weitere Mitteilung der Umweltorganisation Greenpeace verweist neben dem problematischen Emissionsanteil des „Sorgenkinds“ Verkehr zudem auf die Klimakatastrophe, die bekämpft werden müsse (OTS0085, 22.12.2020). Die Wahl des Begriffs „Klimakatastrophe“ wird in diversen weiteren Aussendungen verwendet, womit der Veränderungsdruck deutlich unterstrichen wird und das Fenster für politische Maßnahmen im Kampf gegen diese Katastrophe zunehmend geöffnet oder dies zumindest versucht wird. Darunter fallen mehrere Mitteilungen des Grünen Klubs im Parlament sowie eine Mitteilung des Presse- und Informationsdiensts der Stadt Wien (OTS0133, 09.03.2021; OTS0198, 23.03.2021; OTS0292, 25.03.2021; OTS0100, 23.09.2021; OTS0143, 24.09.2021). Auch der Begriff „Klimakrise“ schlägt in die gleiche Kerbe, wie beispielhaft Aussendungen des WWF Österreich, des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung oder der Grünen im Niederösterreichischen Landtag zu entnehmen ist (OTS0057, 22.07.2020; OTS0184, 18.03.2021; OTS0087, 18.08.2021).

Abschließend soll in der Analyse der Phase des Agenda-Settings auf Erfolg beeinflussende Merkmale eingegangen werden. Von den im Kapitel zur methodischen Vorgehensweise aufgeführten Merkmalsdimensionen werden jene, die im Material wiederzufinden sind, betrachtet. Allen voran ist hierbei die Betonung der gesellschaftlichen Relevanz des definierten Problems aufzugreifen. Sie stellt die Frage, ob die soziale Betroffenheit des Problems stark oder nur marginal ausgeprägt ist (Schneider/Janning, 2006:56). Aussendungen, in denen die Betonung darauf liegt, dass das Klimaticket Vorteile für die gesamte Bevölkerung bietet, zeigen auf, dass das definierte Problem als Problem mit breiter gesellschaftlicher Relevanz begriffen wird. Mitteilungen, die den Diskurs rund um die Schaffung eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots als einen der allgemeinen Betroffenheit benennen, sind beispielsweise Aussendungen der Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 oder des SPÖ Pressediensts und des SPÖ-Parlamentsklubs. Die erstgenannte verweist dabei auf eine Studie des Meinungsforschungsinstituts GfK, in der 54 Prozent der Befragten angaben, sich vorstellen zu können, häufiger den öffentlichen Verkehr zu nutzen (OTS0191, 30.09.2021). Die Mitteilungen der SPÖ betonen, dass das Ticket eingeführt werden müsse, um Mobilität in ganz Österreich sicherzustellen und somit jedem/jeder Österreicher*in die klimaneutrale Fortbewegung zu ermöglichen (OTS0023, 13.07.2019; OTS0034, 20.07.2019).

Darüber hinaus werden auch einzelne Zielgruppen angesprochen, die in der Summe eine Bevölkerungsmehrheit ausmachen und somit die stark ausgeprägte soziale Betroffenheit verdeutlichen. Zu diesen Gruppen zählen Personen, die sich ein Auto oder aktuelle Ticketangebote nicht oder nur kaum leisten können (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0039, 20.08.2019; SPÖ Niederösterreich: OTS0098, 11.09.2019), Studierende, die auf das Pendeln angewiesen sind und für die Mobilitätsausgaben zu den größten Kostenpunkten zählen (ÖH Salzburg: OTS0070, 05.02.2021; AktionsGemeinschaft: OTS0017, 19.08.2021), Pendler*innen allgemein (Grüner Klub im Parlament: OTS0292, 25.03.2021; Die Grünen Oberösterreich: OTS0120, 18.08.2021) sowie Arbeitnehmer*innen, denen durch ein österreichweitgültiges, leistbares Ticket umfangreiche Entlastungen entgegengebracht würden (Grüner Klub im Parlament: OTS0112, 20.02.2020; SPÖ Niederösterreich Landtagsklub: OTS0034, 14.02.2021).

Der Verkehrsexperte Heinz Högelsberger macht eine Aussage, die den betroffenen Personen- oder Befürworter*innen-Kreis ergänzend erweitert. Im Kontext des Klimatickets und dabei den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betreffend, betont er, dass tendenziell alle dafür seien, auch diejenige, die ihn trotz Zugang nicht nutzen würden. Für sie bedeute öffentlicher Verkehr auch in der Hinsicht einen Vorteil, dass „die anderen damit fahren und ich auf der Straße Platz habe“ (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:355-356). Die von Dr. Högelsberger damit angesprochene Diskrepanz zwischen einer Unterstützung der Maßnahme und der Teilnahme an ihrer tatsächlichen Umsetzung oder Ausführung verweist auf einen wichtigen Aspekt, der die soziale Betroffenheit des Klimatickets in Relation zu ihrer Anwendbarkeit setzt. Denn der Kreis der Betroffenen an dem zuvor formulierten Problem, dass ein klimafreundliches, leistbares und gerechtes Mobilitätsangebot fehlt, welches in Form eines günstigen, österreichweitgültigen Klimatickets behoben werden soll, begrenzt sich streng genommen auf lediglich diejenigen, die Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz haben. Dies zeigen zum einen die Ausführungen zu den ÖV-Güteklassen in Kapitel 2.2.3 sowie zum anderen die Erläuterungen zur sogenannten Mittelkombination, die unter dem Gliederungspunkt der Politikformulierung erörtert werden (Kapitel 4.3.2.3).

Neben der gesellschaftlichen Relevanz ist auch die temporale Relevanz ein Faktor, der den Agenda-Setting-Erfolg einer politischen Maßnahme beeinflussen kann. Hierbei steht die Frage im Raum, ob die Umsetzung einer Maßnahme als absolut dringend oder aber verschiebbar anzusehen ist. Verschiedene Aussendungen heben hervor, dass der Klimaschutz nicht als aufschiebbar angesehen werden kann, sondern rasches Handeln notwendig ist. Dies wird auch auf die Maßnahme und ihre Umsetzung übertragen. Aussendungen von Greenpeace oder des Grünen Klubs im Parlament heben als Argument für das Klimaticket die dringend benötigte Verkehrswende hervor (OTS0186, 30.09.2021; OTS0198, 30.09.2021). Ebenso wird

dies in einer Aussendung des Presse- und Informationsdiensts der Stadt Wien deutlich, in der die Debatte einer Landesverkehrsreferent*innenkonferenz nachgezeichnet ist (OTS0205, 25.09.2020). Eine Aussendung der SPÖ Kärnten spricht von dem 1-2-3-Ticket als Teil einer nachhaltigeren Klima- und Umweltschutzpolitik, deren Bedarf dringend notwendig sei (OTS0131, 21.08.2019).

Das ebenfalls zu betrachtende Merkmal der Wertgeladenheit fragt nach der Ausprägung der symbolischen Bedeutung und stellt als erfolgsbeeinflussendes Merkmal eine geringe symbolische Bedeutung einer großen symbolischen Bedeutung gegenüber. Dass das 1-2-3-Ticket mit bestimmten Werten verknüpft wird, kann verschiedenen Aussendungen entnommen werden. Beispielhaft hervorzuheben ist eine Mitteilung des SPÖ-Parlamentsklubs von Dezember 2019. In dieser wird der öffentliche Verkehr, unter Erwähnung des Schienenausbaus, Takterhöhungen und dem 1-2-3-Ticket, als Indikator für die Erhöhung der Freiheit der Menschen benannt (OTS0131, 10.12.2019). In einer Aussendung des Grünen Klubs im Parlament wird von einem neuen Lebensgefühl gesprochen, das das Klimaticket hervorrufen würde (OTS0083, 22.01.2021). Andere Mitteilungen nennen das 1-2-3-Ticket einen Schritt zu mehr Lebensqualität, wie Aussendungen der Grünen im Niederösterreichischen Landtag, dem Grünen Klub im Parlament, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung oder der Arbeiterkammer Wien zu entnehmen ist (OTS0031, 26.01.2021; OTS0110, 26.05.2021; OTS0094, 07.09.2021; OTS0030, 10.10.2021; OTS0089, 18.10.2021). Grundsätzlich verknüpfen auch jene Aussendungen, die dem österreichweiten Verkehrsticket ein Gerechtigkeitsnarrativ geben, das Ticket mit einem Wert. Beispiele dafür sind Mitteilungen, die auch schon in der Problemdefinition angeführt werden und die Notwendigkeit eines sozialgerechten Mobilitätsangebots betonen – sei es aus Gründen der sozialen Teilhabe oder der allgemeinen Bekräftigung, dass Umweltschutz eine Frage der Gerechtigkeit sei (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0039, 20.08.2019; SPÖ Niederösterreich: OTS0134, 20.08.2019; OTS0098, 11.09.2019; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0074, 12.11.2019; Arbeiterkammer Wien: OTS0060, 02.01.2020; Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0087, 18.08.2021). Der Maßnahme des 1-2-3-Tickets wird somit eine große symbolische Bedeutung zu geschrieben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf strukturellen und strategischen Aspekten basierend die Einführung des 1-2-3-Tickets erfolgreich auf die politische Agenda gesetzt wurde. Unterschiedliche Faktoren und Merkmale haben diesen Erfolg begünstigt: die gemischte Themenkarriere des Problems in Kombination mit der Öffnung eines „Window of Opportunity“, die bereite gesellschaftliche Relevanz, temporale Dringlichkeit und große symbolische Bedeutung der Maßnahme. Als Schlüsselemente sind die Agenda-Setting-

Power und die ihr zugrundeliegenden Machtkonstellationen im Kontext des österreichischen Föderalismus in die Analyse eingeflossen.

4.3.2.3 Politikformulierung

Im weiteren Verlauf der Analyse wird auf die im Policy Cycle definierte Phase der Politik- oder Programmformulierung eingegangen. Wie im Kapitel zur methodischen Herangehensweise dargestellt, werden in dieser Phase unter anderem die Ziele und Wege wiederaufgegriffen, die bereits im Agenda-Setting benannt worden sind. Auch die Betrachtung der Adressat*innen, an die sich die Maßnahme richtet, wiederholt Argumentationen, auf die sich in der Analyse des Agenda-Settings bezogen wurde. Das verdeutlicht einerseits die Unmöglichkeit der genauen Abgrenzung zwischen den einzelnen Phasen des Modells des Policy Cycle, andererseits lässt sich daraus ein erfolgreiches Agenda-Setting ableiten. Das Konkretisieren der im Kontext der im Agenda-Setting formulierten Aspekte zeigt, dass diese es in die Politikformulierung „geschafft“ haben. Darüber hinaus werden folgend die Träger*innen, Ressourcen und Schritte für die Umsetzung der Maßnahme analysiert sowie die Form, in der sie umgesetzt wird, und die Rahmenbedingungen, die sie begrenzen. Abschließend erfolgt eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem am Ende des Formulierungsprozesses stehenden Ergebnisses.

Einführend in die Politikformulierungsphase sind einige Rückbezüge auf das Agenda-Setting zu machen. Allen voran geht es dabei um das Wiederaufnehmen der Ziele und Wege, die mit der Maßnahme erreicht werden sollen, beziehungsweise *wie* diese erreicht werden sollen. Dies erfolgt unter anderem über die Festlegung der Adressat*innen des Programms. An wen sich das Klimaticket konkret richtet, kann dabei zum einen aus der zuvor behandelten Frage der sozialen Betroffenheit beantwortet werden sowie zum anderen aus der bereits in der Problemdefinition betrachteten Thematisierung, die verdeutlicht, dass ein Umstieg der Österreicher*innen auf klimafreundliche Mobilität notwendig ist und somit alle betrifft. Presseaussendungen, die diese Argumentation in den voranstehenden Unterkapiteln belegen, sind beispielsweise jene, die bestimmte Zielgruppen hervorheben, wie Studierende (ÖH Salzburg: OTS0070, 05.02.2021; AktionsGemeinschaft: OTS0017, 19.08.2021), Pendelnde (Grüner Klub im Parlament: OTS0292, 25.03.2021; Die Grünen Oberösterreich: OTS0120, 18.08.2021), Arbeitnehmende (Grüner Klub im Parlament: OTS0112, 20.02.2020; SPÖ Niederösterreich Landtagsklub: OTS0034, 14.02.2021) und Personen, die sich ein Auto oder aktuell gültige Ticketpreise nicht leisten können (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0039, 20.08.2019; SPÖ Niederösterreich: OTS0098, 11.09.2019). Weitere Aussendungen heben hervor, dass es um ein leistbares Mobilitätsangebot für alle geht, sie verdeutlichen die Adressierung der Maßnahme an die gesamte Bevölkerung (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0039, 20.08.2019; OTS0130, 13.11.2019; OTS0086, 09.01.2020; GLOBAL 2000: OTS0006, 07.01.2021;

OTS0191, 30.09.2021). Eine Mitteilung der WESTbahn Management GmbH betont in Bezug auf das Klimaticket: „Jeder und jede kann damit beim Klimaschutz mithelfen“ (OTS0112, 06.09.2021). In der finalen Formulierung der Politikmaßnahme, die im Laufe dieses Unterkapitels im Detail betrachtet wird, werden die Adressat*innen konkretisiert. Dies erfolgt über eine Kategorisierung der Kund*innengruppen, denen verschiedene Angebote gemacht werden, denn das Klimaticket ist in den Varianten „Classic“, „Jugend“, „Senior“ und „Spezial“ verfügbar, ebenso wie in einer Familienversion dieser Varianten (Pensionistenverband Österreich: OTS0054, 17.06.2020; Seniorenbund: OTS0142, 17.06.2020; BMK: OTS0063, 05.02.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0089, 18.08.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0208, 30.09.2021; BMK: OTS0234, 30.09.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0138, 22.10.2021 & BGBl. II Nr. 363/2021).

Neben den Adressat*innen der Maßnahme werden im Rahmen der Analyse der Wege der Politikformulierung die Träger*innen sowie die Ressourcen, mit der die Maßnahme umgesetzt werden soll, thematisiert. Mit der Rolle des Bundes beginnend, ist ein Träger und darüber hinaus der wichtigste finanzielle Ressourcenaufbringer zu betrachten. Verschiedenen Aussendungen sowie dem nachstehend analysierten gesetzlichen Fundament der Maßnahme ist zu entnehmen, dass der Bund die Hauptlast der Finanzierung übernimmt. Zunächst ist festzuhalten, dass der Bund die Finanzierung der österreichweiten Ticketstufe in seine Verantwortung nimmt. Dies wird unter anderem während einer Landesverkehrsreferent*innenkonferenz im September 2020 festgehalten sowie kurz darauf durch den Budgetentwurf für das Jahr 2021, der von Bundesfinanzminister Gernot Blümel im Oktober 2021 dem Parlament präsentiert wird, belegt (PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: OTS0205, 25.09.2020; BMF: OTS0073, 14.10.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0176, 14.10.2020). In dem Initiativantrag der Regierungsparteien von März 2021, der die Basis der Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Umsetzung des Klimatickets bildet, ist erneut festgehalten, dass das österreichweitgültige Ticket durch Zuwendungen aus dem Bundesbudget und Fahrgelderlösen aus den Ticketverkäufen finanziert werden soll. Darüber hinaus wird zu diesem Zeitpunkt von Bundesverkehrsministerin Gewessler hervorgehoben, dass eine sogenannte Anschubfinanzierung der Vertriebsplattform von sechs Millionen Euro vorgesehen sei (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021). Die vorgeschlagenen Finanzierungspläne werden mit dem Beschluss des Antrags durch den Verkehrsausschuss bestätigt, kurz darauf vom Nationalrat ebenfalls beschlossen und letztlich auch durch den Bundesrat bestätigt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0206, 23.03.2021; OTS0298, 25.03.2021; OTS0168, 30.03.2021). Neben seiner Finanzierungsrolle ist der Bund durch die Regierungsorgane auf Bundesebene außerdem als Gesetzgeber tätig, da die gesetzliche Grundlage des Klimatickets im Rahmen von zwei Bundesgesetzen

geschaffen wird. Dies wird in der Analyse der Form, in die die Politik gegossen wird, näher erörtert.

Weitere wichtige Träger der Maßnahme sind zudem die Bundesländer. Wie im Agenda-Setting angemerkt, sind die Bundesländer in einer entscheidenden Position, um die Umsetzung der Einführung des Klimatickets auszuführen. Nur mit der Einigung über die jeweiligen Umsetzungsverträge zwischen Bund und Bundesland werden Zweitgenannte Teil des Klimatickets (BMK: OTS0138, 21.12.2020; Grüner Klub im Parlament: OTS0083, 22.01.2021; BMK: OTS0090, 22.01.2021; Die Grünen Oberösterreich: OTS0120, 12.03.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0128, 12.03.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0109, 02.06.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0156, 02.06.2021; OTS0028, 03.07.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0208, 30.09.2021; BMK: OTS0234, 30.09.2021; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0236, 30.09.2021; PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: OTS0237, 30.09.2021). Diese Kompetenzordnung basiert auf dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) und wird durch das Klimaticket nicht verändert, wie aus einer Aussendung des Pressediensts der Parlamentsdirektion hervorgeht. Dabei wird zudem betont, dass die Zuständigkeit in Bezug auf die Umsetzung der regionalen Ticketvarianten bei den Ländern, Gemeinden und Verkehrsverbünden verbleibt (OTS0182, 16.03.2021). Die Umsetzung dieser ersten beiden Stufen des 1-2-3-Tickets wird durch den Bund gefördert. Thematisiert wird das in Aussendungen von Mai 2021, nachdem die Bundesregierung mit einem Ministerratsbeschluss die jährliche Bereitstellung von 100 Millionen Euro festgelegt hat. Der Förderbetrag wird entsprechend des Bevölkerungsschlüssels auf die neun Bundesländer verteilt, somit erhält beispielsweise Wien als bevölkerungsreichstes Bundesland 21,4 Millionen Euro, das Burgenland bekommt als bevölkerungsärmstes Bundesland 3,3 Millionen Euro (ausgehend von dem Jahr 2021). Festzuhalten ist an dieser Stelle auch, dass die Förderung des Bundes an die Voraussetzung geknüpft ist, dass das jeweilige Bundesland die Einführung der regionalen Tickets umsetzt (Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0110, 26.05.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0126, 26.05.2021; Grüner Klub im Rathaus: OTS0144, 26.05.2021; Amt der Vorarlberger Landesregierung: OTS0196, 26.05.2021 & BMK, 2021).

Letztlich sind die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften als Trägerinnen der Maßnahme eines Klimatickets anzuführen. Diese sind als Gesellschaften der Bundesländer oder Städte in den obigen Erläuterungen zu den Umsetzungsverträgen inbegriffen. Hervorgehoben werden kann dabei der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, dessen Eigentümer die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland sind und der als letzter Verbund Teil des Klimatickets geworden ist. Hintergrund hierfür war ein langer Konflikt zu den Teilnahmebedingungen. Hierzu gehörte unter anderem die Abneigung des VOR in Bezug auf

die Preisstaffelung gemäß des Bundesvorschlags sowie die vom VOR gestellte Bedingung, dass alle drei Klimaticketvarianten zeitgleich eingeführt würden (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0130, 30.06.2021; OTS0109, 18.08.2021). Zu einer Einigung kam es knapp einen Monat vor bundesweitem Beginn des Tickets am 30. September 2021. Darin enthalten ist auch eine Einigung zu der Einführung der regionalen Ticketvarianten für die Ostregion. Diese sind seit 25. Oktober 2021 verfügbar (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0208, 30.09.2021; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0078, 22.10.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0138, 22.10.2021). Dass der VOR zunächst nicht Teil des Klimatickets war, wurde in vielen Aussendungen von politischer Seite ebenso wie von Interessensverbänden kritisiert (Greenpeace: OTS0084, 18.08.2021; Grüner Klub im Rathaus: OTS0096, 18.08.2021; Fraktion Christlicher Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter: OTS0139, 18.08.2021; ARGE ÖVV OG: OTS0142, 18.08.2021; Arbeiterkammer Wien: OTS0070, 19.08.2021). Kritik gab es nach der Einigung von Seiten des FPÖ Parlamentsklub, der mit der Aufteilung der finanziellen Zuwendungen durch den Bund an die Ost-Region unzufrieden war (OTS0240, 30.09.2021). Ergänzend anzumerken ist, dass neben den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften auch die staatlichen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die WESTbahn GmbH Teil des Klimatickets sind (WESTbahn Management GmbH: OTS0080, 18.08.2021; ÖBB Österreichische Bundesbahnen: OTS0136, 18.08.2021).

Im Weiteren stehen die Schritte, die unternommen wurden, um die Maßnahme umzusetzen, zur Analyse. Diese werden mit der Frage verknüpft, in welche Form die Politikformulierung gegossen wurde. Hierbei werden zudem inhaltliche Details erörtert, bevor alternative Umsetzungsstrategien und begrenzende Rahmenbedingungen diskutiert werden, die die Politikformulierung komplettieren.

Wie zuvor angemerkt, ist für die Einführung des Klimatickets im März 2021 ein Initiativantrag durch die Regierungsparteien dem Verkehrsausschuss vorgelegt worden. Dieser beinhaltet die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für das Klimaticket und sieht vor, dass zwei Bundesgesetze erlassen werden. Mit der Einbringung des Antrags am 16. März, der von allen vertretenen Parteien außer der SPÖ Zustimmung bekommen hat, wird dem Verkehrsausschuss bis 22. März Zeit gegeben, um eine Ausschussuntersuchung vorzunehmen. Die geplante gesetzliche Grundlage sieht einerseits ein „Klimaticketgesetz“ vor, dass die Einführung der bundesweit gültigen Jahresnetzkarte durch das Verkehrsministerium beinhaltet, dessen Finanzierung erläutert, ein Abgeltungsmodell zwischen dem Bund und den Verkehrsunternehmen vorsieht sowie weitere Rahmenbedingungen feststellt. Der Bundesverkehrsministerin wird im Rahmen des Gesetzes darüber hinaus die Berechtigung erteilt, eine Verordnung zu erlassen und die für die Umsetzung nötigen Verträge

abzuschließen. Andererseits ist ein zweites Bundesgesetz vorgesehen, dass das BMK ermächtigt, eine einheitliche Vertriebsplattform zu errichten, die den diskriminierungsfreien Vertrieb des Klimatickets als neutrale Plattform mehrerer Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften gewährleisten soll (One Mobility Gesetz). Das weitere Vorgehen sieht institutionell die Schritte vor, dass im Rahmen der Ausschussbegutachtung letzte Punkte geklärt werden und bis 22. März eine Ausschussfeststellung mit Abänderungsantrag erreicht wird (BMK: OTS0146, 16.03.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021). Nach der Ausschussfeststellung ist der Initiativantrag am 23. März vom Verkehrsausschuss mit Stimmen der ÖVP, Grünen, SPÖ und NEOS beschlossen worden. Die FPÖ äußerte sich skeptisch, ob der Antrag die Anforderungen für eine erfolgreiche Einführung des Tickets erfülle. Laut dem grünen Verkehrssprecher Hermann Weratschnig habe der Abänderungsantrag dazu geführt, einheitliche Formulierungen sowie juristische Klarheit zu gewährleisten und ein ausgewogenes Verhältnis der Gesellschafter*innen der Vertriebsplattform One Mobility GmbH, die nicht in das Tarifgefüge eingreifen dürfe, zu sichern. Das Klimaticketgesetz sieht privatrechtliche Umsetzungsverträge mit den Verkehrsverbünden und -unternehmen vor (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0206, 23.03.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0198, 23.03.2021). Am 25. März beschließt der Nationalrat die gesetzliche Grundlage des Tickets, alle Parlamentsparteien außer der FPÖ stimmen dafür (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0298, 25.03.2021; BMK: OTS0016, 26.03.2021). Am 30. März wird dieser Beschluss durch den Bundesrat bestätigt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0168, 30.03.2021). Das Ergebnis des Prozesses sind somit zwei Bundesgesetze sowie eine darauf aufbauende Verordnung, die durch die Bundesverkehrsministerin erlassen wird.

Das One Mobility Gesetz, das die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigt, eine GmbH zu gründen, tritt im April 2021 in Kraft. Die Gesellschaft, die die Firma „One Mobility GmbH“ führt, ist für die Organisation des Vertriebs der bundesweit gültigen Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr verantwortlich. Dem Gesetz entsprechend lautet der Auftrag neben der Bereitstellung einheitlicher, kundenfreundlicher und technischer Lösungen, einen „diskriminierungsfreien und unternehmensübergreifenden Kundenservice für eine österreichweite Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr“ sicherzustellen (BGBl. I Nr. 75/2021, Art. 1, §2, Abs. 1). Festgelegt wird darüber hinaus, dass die Anteile der Gesellschaft zunächst zu 100 Anteilen von Hundert im Eigentum des Bundes stehen, von denen maximal 74 Anteile an andere Gebietskörperschaften, deren Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften übertragen werden können, wobei außer dem Bund keiner der Anteilseigner mehr als 25 Prozent der Anteile besitzen darf (BGBl. I Nr. 75/2021, Art. 1, §1, Abs.3). Die Gesellschaft finanziert sich aus Fahrgelderlösen, Zuschüssen und sonstigen Einnahmen,

einmalig wird sie mit sechs Millionen Euro durch den Bund gefördert (BGBI. I Nr. 75/2021, Art. 1, §3).

Das Klimaticketgesetz tritt zeitgleich mit dem One Mobility Gesetz in Kraft und „regelt die Schaffung der Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer bundesweit gültigen Jahresnetzkarte des Öffentlichen Personenverkehrs (Klimaticket)“ (BGBI. I Nr. 75/2021, Art. 2, §1, Abs. 1). Dafür wird die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigt, eine Verordnung zu erlassen, die unter anderem den Geltungsbereich und spezifische Tarifbestimmungen näher bestimmt. Auch die Preisanpassung an den Verbraucherpreisindex, die ab 2025 jährlich vorgesehen ist, obliegt dem/der Bundesminister*in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BGBI. I Nr. 75/2021, Art. 2, §1). Gemäß dem Gesetz finanziert sich das Klimaticket aus Zuwendungen des Bundes und den Fahrgeldeinnahmen. Die finanziellen Mittel stehen für die Kostenabgeltung mit den örtlichen Behörden, Betreiber*innen der Verkehrsdienste und für weitere vertriebliche, tarifliche und die Wirksamkeit evaluierende Maßnahmen zur Verwendung. Die Anerkennung des Tickets und entsprechende Abgeltung erfolgt dabei auf dem Weg vertraglicher Vereinbarungen (Umsetzungsverträge) und einer Verordnung (BGBI. I Nr. 75/2021, Art. 2, §§2-4).

Die auf Basis des §1 Abs. 2 des Klimaticketgesetzes erlassene Verordnung wird im August 2021 ausgegeben. Die Verordnung enthält allgemeine Bestimmungen, definiert den Geltungsbereich sowie die Anwendung des Klimaticket Österreich, den Vertrieb, die Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen, beschreibt das Abgeltungsmodell, den Fall der Überkompensation, die Evaluierung der Marktüblichkeit, den Rechtsschutz und das Inkrafttreten. Darüber hinaus enthält sie Beilagen und Anhänge, die die allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Kauf des Klimatickets beinhalten, das Abgeltungsmodell aufschlüsseln und Datenmeldeblätter umfassen. Eine später ergänzend hinzugefügte Beilage beinhaltet die allgemeinen Geschäftsbedingungen für das österreichweitgültige Klimaticket für Bundesheerangehörige und Zivildienstleistende (BGBI. II Nr. 363/2021). Festzuhalten ist, dass in der Beilage 1, den AGBs für den Kauf des Klimatickets, die Kundengruppen aufgeschlüsselt und damit die Voraussetzungen für den Kauf der vergünstigten Ticketkategorien festgelegt werden (BGBI. II Nr. 363/2021, Beilage 1, §5). Das angesprochene Abgeltungsmodell sieht vor, dass die Verkehrsunternehmen anhand eines auf Personenkilometer basierten Modells abgegolten werden. Dies erfolgt über monatliche Abschlagszahlungen des erwarteten Abgeltungsanspruchs durch den Bund, der auf den im Vorjahr erbrachten Verkehrsleistungen im jeweiligen Geltungsbereich basiert und anhand des neuen Indexierungswerts berechnet wird. Daran anknüpfend erfolgt bis September des Folgejahres eine jährliche Nachberechnung und Differenzabgeltung, sofern nötig (BGBI. II Nr. 363/2021, §8).

Resümierend ist festzuhalten, dass die Maßnahme der Schaffung einer österreichweitgültigen Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr in Form von zwei Bundesgesetzen und einer Verordnung formuliert worden ist, deren Implementierung privatrechtliche Umsetzungsverträge vorsieht. Dass bei dem Vorgehen der Politikformulierung Handlungsalternativen möglich waren und andere Umsetzungsstrategien zur Diskussion standen, darf dabei nicht unbeachtet bleiben.

Kritik wurde beispielsweise daran geübt, dass den Ausgangspunkt für die Schaffung der gesetzlichen Grundlage ein Initiativantrag bildete, der durch Abgeordnete der Regierungsparteien in den Verkehrsausschuss eingebracht wurde. Das in so einem Fall gängige Vorgehen wäre ein Ministerialentwurf gewesen, der die weiteren Schritte bis hin zu den Gesetzesbeschlüssen initiiert hätte. Ein solcher Entwurf hätte Zeit für eine Begutachtungsphase unter Einbeziehung der Länder ermöglicht. Durch den Initiativantrag im Verkehrsausschuss und die Frist für die Ausschussuntersuchung bis 22. März, die entgegen einem Oppositionsantrag nicht bis zum 10. April verlängert worden ist, beklagt die SPÖ, dass dem Vorhaben nicht ausreichend Zeit für die entscheidende Umsetzungsphase eingeräumt würde, nachdem diese Forderung seit Jahren bestünde (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021; OTS0206, 23.03.2021). Mit einem Ministerialentwurf hätte das zuständige Bundesministerium, welchen diesen vorbringt, anderen Ministerien, Landesregierungen ebenso wie Interessensvertretungen die Möglichkeit eingeräumt, Stellungnahmen zu dem Entwurf abzugeben (Parlament Österreich, 2023d). Der Verzicht auf einen Ministerialentwurf überrascht auch in Anbetracht des Arguments, das Blum und Schubert (2006) im Kontext der Agenda-Setting-Macht der Regierung, hervorbringen: „Die Regierung kann auf die Ministerialbürokratie zurückgreifen, um Themen zu entwickeln und Gesetzesentwürfe vorzubereiten – dies fehlt den Oppositionsparteien“ (Blum/Schubert, 2006:168). Dennoch ist auch bei dem Initiativantrag, für den sich die den Antrag einbringenden Abgeordneten entschieden haben, davon auszugehen, dass er auf Basis des hinter der Regierung stehenden Ministerialapparates erarbeitet wurde.

Bezüglich der Frage, in welche Form eine Politik gegossen wird, sind schließlich auch rechtliche und institutionelle Vorgaben als begrenzende Faktoren zu bedenken. Diese begrenzen unter anderem den Akteurspool, wie die Entscheidung für ein Initiativantrag und gegen einen Ministerialentwurf bereits gezeigt hat. Da es sich bei der Form, in der die Maßnahme umgesetzt wurde, um ein Bundesgesetz handelt, sind die Vorgaben zur Verabschiedung eines solchen der Gesetzgebung entsprechend einzuhalten. Dies bedeutet, dass sowohl der Nationalrat als auch der Bundesrat seine Zuständigkeiten zu erfüllen hat und die Gesetzgebung gemäß des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG: Zweites Hauptstück, Gesetzgebung des Bundes) erfolgt. Eine weitere wichtige rechtliche Rahmenbedingung ist

außerdem das erwähnte Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), das die erfolgreiche Einigung in Form von Umsetzungsverträgen mit den Bundesländern zur Voraussetzung der Teilnahme der Bundesländer am 1-2-3-Ticket macht.

Die zuvor erwähnte Teilnahmebedingung des Verkehrsverbunds der Ost-Region wiederaufgreifend – die gleichzeitige Einführung aller drei Ticketvarianten – sind verschiedene Aspekte der Umsetzungsstrategie der politischen Maßnahme der Einführung des Klimatickets zu analysieren. In Hinblick auf die strategische Frage, ob das 1-2-3-Ticket stufenweise oder „in einem Guss“ eingeführt wird, hat es gegensätzliche Abwägungen gegeben. Auf der einen Seite hat sich der Nationalrat in seinem Entschließungsantrag an die Bundesministerin für Klimaschutz von Juli 2020 für die stufenweise Einführung ausgesprochen, beginnend mit der österreichweiten Stufe (BMK: OTS0252, 09.07.2020; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0258; 09.07.2020). Dies wurde im Kontext der Schaffung der gesetzlichen Grundlage für das Klimaticket bestätigt, indem festgelegt wurde, dass die Verantwortung zur Einführung der regionalen Stufen des Klimatickets bei den Bundesländern bleibt. Der Bund konzentriert sich, abgesehen von der finanziellen Förderung der Bundesländer für die Einführung der ersten und zweiten Stufe des Klimatickets, auf die Einführung der österreichweiten Jahresnetzkarte (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021). Dennoch äußert die Klimaschutzministerin im Oktober 2021 die Erwartung, dass mit Jahresbeginn 2022 in allen Bundesländern die regionalen Klimatickets zur Verfügung stehen (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0203, 07.10.2021). Auf der anderen Seite hat der VOR in mehreren Mitteilungen betont, dass der Verkehrsverbund eine gleichzeitige Einführung aller drei Varianten als Teilnahmevoraussetzung sieht. Dies wird auch in einer Aussendung des Bundesministeriums für Klimaschutz von Wiens Oberbürgermeister Michael Ludwig wiederholt (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0130, 30.06.2021; OTS0109, 18.08.2021; BMK: OTS0234, 30.09.2021).

Als strategischer Aspekt sind ebenfalls die Reaktionen anderer Akteure für die Analyse hinzuzuziehen. Von Interesse ist daher auch, dass im Rahmen einer vom VOR beauftragten Studie des Instituts für Höhere Studien (IHS) und der Meinungsforscherin Sophie Karmasin⁴, die in einer Aussendung des VOR im Dezember 2020 vorgestellt wird, eine Bevölkerungsumfrage zu der Umsetzungsstrategie des 1-2-3-Tickets durchgeführt wurde. Die Studie, die im Dezember 2020 erstellt wurde, umfasst eine österreichweite Befragung von über

⁴ Anmerkung: Vor dem Hintergrund der sogenannten ÖVP-Inseraten-Affäre ist zu berücksichtigen, dass die Meinungsforscherin Sophie Karmasin als Beschuldigte geführt wird sowie in einem aktuell laufenden Verfahren von der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft wegen schweren Betrugs und wettbewerbsbeschränkender Absprachen angeklagt ist. Es gilt die Unschuldsvermutung (Stand: 11.05.2023) (APA, 2023).

2.000 Österreicher*innen. Sie stellt die beiden Umsetzungsstrategien der gleichzeitigen und stufenweisen Einführung des 1-2-3-Tickets gegenüber und fragt nach der Kund*innen-akzeptanz der jeweiligen Einführungsmodelle. Laut der Studie befürwortet eine Mehrheit von 66 Prozent der Befragten die gleichzeitige Einführung aller Ticketstufen, nur 8 Prozent sprechen sich für eine schrittweise Einführung aus, 17 Prozent ist es egal, 9 Prozent entscheiden sich gegen beide Einführungsmodelle. Begründet wird der Zuspruch für die gleichzeitige Einführung unter anderem mit der leichteren Verständlichkeit und Anwendbarkeit des Modells (OTS0059, 28.12.2020 & Karmasin, 2020). Diese Abwägung stellt für den VOR als Prognose der Kaufreaktion der Österreicher*innen einen wesentlichen Faktor dar, der seine Umsetzungsstrategie beeinflusst und zu einer Handlungsalternative im Vergleich zum Vorgehen der Bundesregierung führt.

Ebenfalls einen strategischen Aspekt betreffend spielt die Frage nach der Kombination der Mittel, um die optimale Zielwirksamkeit zu erreichen, eine zentrale Rolle. Die Zielwirksamkeit wird, wie im folgenden Abschnitt erörtert, als Verkaufserfolg und Nutzung des Klimatickets definiert. Damit verknüpft wird in der Debatte der Gesichtspunkt des notwendigen Ausbaus der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur hervorgehoben: Mitteilungen verschiedener Aussender argumentieren, dass ein Klimaticket nur Attraktivität bietet, sofern die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Dafür können beispielhaft Aussendungen des Parlamentsklubs der FPÖ, der SPÖ Niederösterreich, des Österreichischen Gewerkschaftsbunds, des SPÖ-Parlamentsklubs, der Arbeiterkammer Wien oder des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung herangezogen werden. In diesen wird betont, dass ein Klimaticket ohne die entsprechende Infrastruktur keinen Erfolg bringen würde. Argumentiert wird dabei unter anderem mit dem ungenügenden Angebot des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum oder mit der Tatsache, dass 20 Prozent der Bevölkerung von der infrastrukturellen Grundversorgung abgeschnitten sind (OTS0068, 28.01.2020; OTS0059, 19.02.2020; OTS0065, 19.03.2020; OTS0101, 26.03.2021; OTS0131, 18.08.2021; OTS0070, 19.08.2021; OTS0167, 30.09.2021; OTS0236, 30.09.2021; OTS0146, 04.10.2021; OTS0089, 18.10.2021). Entsprechend wird die Mittelkombination von Klimaticket plus Ausbau der Infrastruktur argumentiert und diese Forderung in der Maßnahmenumsetzung mitgedacht, sodass neben Aussendungen, die den Ausbau fordern (u.a. SPÖ Niederösterreich: OTS0082, 19.08.2019; OTS0098, 11.09.2021; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0131, 10.12.2019; Arbeiterkammer Wien: OTS0020, 09.02.2020; GRAS – Grüne & Alternative StudentInnen: OTS0071, 05.02.2021; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0130, 30.06.2021), Mitteilungen hervorzuheben sind, die eine kombinierte Umsetzung belegen. Exemplarisch können Aussendungen des Bundesministeriums für Finanzen oder des Pressendiensts der Parlamentsdirektion genannt werden, welche das Budget betreffend neben dem Klimaticket ebenso den Infrastrukturausbau bedenken, oder des Grünen Klubs im Parlament, die den

Mobilitätsmasterplan thematisiert, welcher neben dem Klimaticket auch ein Ausbaupaket enthält (OTS0073, 14.10.2020; OTS0244, 19.11.2020; OTS0099, 16.07.2021). Die Umsetzung dieser Mittelkombination kann anhand der gleichzeitigen Unterzeichnung des Umsetzungsvertrags für das Klimaticket sowie einer Rahmenvereinbarung über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Großraum der Stadt Salzburg im Dezember 2020 durch das Bundesministerium für Klimaschutz und das Land und die Stadt Salzburg aufgezeigt werden (BMK: OTS0138, 21.12.2020). Im März 2021 kam es zu einer ähnlichen Einigung zwischen dem Bund, Oberösterreich und der Stadt Linz, die die Finanzierung des 1-2-3-Tickets betrifft sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (SPÖ-Parlamentsklub: OTS0141, 12.03.2021). Abgesehen von der als positiv einzustufenden Korrelation zwischen dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und dem Erfolg des Klimatickets, dass das Klimaticket stärker sei, je besser der ÖV ausgebaut sei (vgl. Grüner Klub im Parlament: OTS0108, 25.08.2021), wird beispielsweise auch ein negativer Zusammenhang zwischen dem Erfolg des Klimatickets und einer nicht-Umsetzung des nötigen Ausbaus hervorgehoben: Der Parlamentsklub der NEOS sieht in bestehenden Kapazitätsproblemen des öffentlichen Verkehrs, die durch das 1-2-3-Ticket verstärkt würden, die Gefahr, dass der ÖV unattraktiver werde (OTS0097, 18.08.2021; OTS0205, 30.09.2021). Die Notwendigkeit der hier angesprochenen Mittelkombination aus Klimaticket plus dem Ausbau der öffentlichen Infrastruktur belegen Aussendungen des ÖAMTC und der Fraktion Christlicher Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter mit dem Verweis auf eine Studie, die 2020 in Zusammenarbeit des ÖAMTC mit dem Institut für Verkehrsplanung (IVS) entstanden ist. Darin wird geschildert, dass „die Wahl des Verkehrsmittels kaum von der Tarifgestaltung, sondern vor allem von den Fahrzeiten abhängt. Soll ein breiter Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gelingen, muss also vor allem an Dichte und Angebot gearbeitet werden“ (OTS0112, 18.08.2021; vgl. auch OTS0139, 18.08.2021). Eine Aussendung der FPÖ Landesgruppe Oberösterreich geht bereits im Juli 2020 bei dieser Erklärung so weit, dass sie argumentiert, die Zukunft des öffentlichen Verkehrs liege in dessen Ausbau und nicht in Subventionierungen der Tickets. Hierin ist keine Forderung einer Mittelkombination mehr zu finden, sondern eine Handlungsalternative, die die Finanzierung des Ausbaus statt des Tickets fordert (OTS0113, 30.07.2020). An dieser Stelle bleibt festzuhalten, dass zahlreiche Aussendungen die Kombination des Klimatickets mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs als notwendig ansehen, der Ausbau jedoch nicht Teil der Politikmaßnahme „Klimaticket“ ist. Tatsächlich wird der Ausbau in keinem der als gesetzliche Grundlage geschaffenen Gesetzestexte erwähnt (BGBI. I Nr.75/2021 & BGBI. II Nr. 363/2021).

Der angesprochene Erfolg des Tickets, beziehungsweise dessen Zielwirksamkeit, ist als instrumenteller Aspekt Teil der Abwägung in der Wahl der Umsetzungsstrategie oder Programmstruktur. Im Falle der Schaffung des österreichweitgültigen öffentlichen

Verkehrsticket, das klimafreundliche, leistbare und gerechte Mobilität ermöglichen soll, wird in verschiedenen Aussendungen auf Beispiele verwiesen, in denen eine ähnliche Art von Ticket als erfolgreich umgesetzt angesehen wird. Exemplarisch können das 365 €-Ticket aus Wien oder günstige Jahresticketangebote, die in Tirol und Vorarlberg verfügbar sind, genannt werden (PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: OTS0205, 25.09.2020; Grüner Klub im Parlament: OTS0064, 14.10.2020; OTS0135; 06.11.2020; OTS0083, 22.01.2021; Tiroler Wirtschaftsbund: OTS0151, 24.03.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0292, 25.03.2021). Auf der anderen Seite wird kritisch hinterfragt, ob die Einführung des Klimatickets tatsächlich zu erhöhter Nutzung des öffentlichen Verkehrs führt oder aber Personen, die bereits andere Jahres- oder Monatsticketversionen nutzen, lediglich auf das neu eingeführte Ticket umsteigen, ohne dass es zur Werbung von Neukund*innen komme (FPÖ Landesgruppe Oberösterreich: OTS0008, 20.07.2019).

Neben diesen Abwägungsaspekten ist auch die Frage nach messbaren Erfolgsindikatoren zu stellen. Meilensteine, Fristen oder Evaluierungsinstrumente können bestimmen, ob es sich um eine Maßnahme mit reiner Symbolkraft handelt oder ob eine konkrete Operationalisierung ihre inhaltliche Substanz belegen (Blum/Schubert, 2018:178, zitiert nach Janicke et al., 2003:59). Ein grundsätzlicher Umsetzungserfolg ist dabei schon der Politikformulierungsphase zu entnehmen, da in diese die Verabschiedung der Gesetze und deren Konkretisierung im Rahmen einer entsprechenden Verordnung, die Unterzeichnung der Umsetzungsverträge sowie der Start des Tickets fallen (siehe oben). Obwohl die verabschiedeten Gesetze keine Fristen für eine Evaluierung oder Meilensteine vorsehen, gehen aus verschiedenen Aussendungen dennoch einige Ziele hervor. So schätzt die Bundesklimaschutzministerin Gewessler schon im November 2020, dass zum Start des 1-2-3-Tickets 100.000 Tickets verkauft würden (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0207, 11.11.2020). Diese Zahl wird im März 2021 wiederholt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0182, 16.03.2021). Im Oktober 2021 äußert Gewessler außerdem die Erwartung, dass die regionalen Versionen des Klimatickets ab Beginn des Jahres 2022 verfügbar sind (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0203, 07.10.2021). Dem Text des Bundesgesetzes über die Einführung des Klimatickets ist darüber hinaus zu entnehmen, dass finanzielle Mittel für die Kosten von Maßnahmen zur Evaluierung der Wirksamkeit verwendet werden können. Sie werden an dieser Stelle nicht weiter konkretisiert (BGBl. I Nr.75/2021, Art. 2, §3, Z.3). Ergänzend kann jedoch hinzugefügt werden, dass das Institut für angewandte Sozialforschung (infas) gemeinsam mit dem Unternehmen TRICONSULT im Auftrag des BMK eine Begleitforschung zur Nutzung des Klimatickets durchführt (infas, 2023). Dies steht im Einklang mit einer Äußerung des Nationalratsabgeordneten der NEOS, Johannes Margreiter, der eine Evaluierung des Klimatickets nach einigen Jahren fordert, die prüft, ob das Ticket sein Versprechen erfüllt hätte und die Menschen zu einem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr

bewegt habe (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0236, 14.10.2021). Der SPÖ-Bundesrat Günther Novak sieht einen erfolgsabhängigen Indikator darin, ob der Preis des Tickets attraktiv gehalten werden könne und der infrastrukturelle Ausbau weiter voranschreite (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0168, 30.03.2021).

Ausgehend von den dargelegten Erörterungen kann zusammengefasst werden, dass im Rahmen der Programmformulierung die Adressat*innen der Maßnahme sowie deren Träger*innen und benötigten Ressourcen konkretisiert wurden. Darüber hinaus sind Umsetzungsstrategien abgewogen und durch die Festlegung der Form, in der die Maßnahme umgesetzt wird, präzisiert worden.

4.3.3 Phase 3 – Ein Jahr KlimaTicket Ö

Wie das Analysekapitel einleitend erörtert, soll auch die Phase nach der Einführung des österreichweitgültigen Klimatickets am 26. Oktober 2021 betrachtet werden. Dies ist methodisch zu begründen und beruht auf der Annahme, dass sich die Phasen des Policy Cycle weder klar abgrenzen lassen noch eine chronologische Reihenfolge vorausgesetzt werden kann, wie sie im idealtypischen Aufbau des Policy Cycle modelliert ist. Entsprechend finden auch über die Implementierung der Maßnahme hinaus Problemdefinierungen, Agenda-Setting-Diskurse und Programmformulierungen statt. Diese werden folgend, ähnlich wie in dem Unterkapitel 4.3.1. zur ersten Phase, überblickhaft beschrieben und umfassen die wichtigsten Entwicklungen des Klimatickets ein Jahr seit der Einführung im Zeitraum zwischen 27. Oktober 2021 und 26. Oktober 2022. Die OTS-Suche zu den herangezogenen Suchbegriffen hat 190 Treffer ergeben.

In die Zyklusphase der Problemdefinition fallen unter anderem Aussendungen, die an definierte Probleme während der Hauptanalysephase anknüpfen. Dazu zählen die Forderung nach kostenlosen Tickets für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren, junge Menschen in Ausbildung oder Studierende (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0189, 08.03.2022; ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund: OTS0036, 21.05.2022; ÖH – Österreichische HochschülerInnenschaft: OTS0045, 22.08.2022; OTS0061, 21.09.2022; OTS0140, 26.09.2022). Ergänzt werden diese Problematisierungen durch die Forderungen nach einem gratis Ticketangebot für Personen, die ein Freiwilliges Soziales Jahr absolvieren (Österreichisches Rotes Kreuz: OTS0081, 14.04.2022; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0171, 05.07.2022; Grüner Klub im Parlament: OTS0088, 02.09.2022), das Schüler*innen Parlament fordert Vergünstigungen für Schüler*innen (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0175, 20.06.2022), die FPÖ in einem Antrag, der letztlich vertagt wird, die Verknüpfung des Klimatickets mit sogenannten Lehrlingsfreifahrten (Pressedienst der Parlamentsdirektion:

OTS0185, 10.03.2022). Ebenfalls die Jugend betreffend ist die Aussendung der Grünen im Niederösterreichischen Landtag zu erwähnen, worin ein vergünstigtes NÖ Studi-Ticket für Studierende, Auszubildende und Praktikant*innen gefordert wird sowie das Klimaticket als Angebot, dass sich nur für Vielfahrer*innen lohne, kritisiert (OTS0138, 23.03.2022). Vertreter*innen der ÖH an der Universität Graz fordern die Rückerstattung der Wintersemesterticketkosten ein, sofern Studierende ein Klimaticket erworben haben (ÖH Universität Graz: OTS0012, 09.01.2022). Ebenso unter die Definition des Problems der Leistbarkeit fallen Aussendungen des Pressediensts der Parlamentsdirektion, in denen Kritik der FPÖ thematisiert wird. Diese sehen im Klimaticket Teuerungen für Familien und erkennen keinen Vorteil in dessen Familienversion im Vergleich zu der „ÖBB-Österreichcard Familie“ (OTS0237, 18.11.2021; OTS0254, 30.11.2021).

Auf der anderen Seite wird die Frage der Finanzierung auch als Herausforderung für die Städte hervorgehoben. Diese sehen eine Finanzierungsproblematik in den durch das Klimaticket sinkenden Ticketerlösen, die zwar durch den Bund kompensiert werden, jedoch nicht unmittelbar die Städte erreichen und nur bis 2025 gewährleistet seien (PID Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: OTS0137, 20.09.2022).

Ein weiterer Aspekt, der über die Einführung des Klimatickets hinaus von den Akteuren debattiert wird, ist die Aufhebung von Altersgrenzen, die an den Anspruch auf die verfügbaren vergünstigten Versionen des Klimatickets geknüpft sind. Die Altersgrenze der Jugend-Variante wird dahingehend kritisiert, dass Studierende an den österreichischen Universitäten im Durchschnitt 27,1 Jahre alt seien, wie die ÖH Salzburg hervorhebt, während das Klimaticket Jugend nur bis zu einem Alter von einschließlich 25 Jahren verfügbar sei und somit einen Großteil seiner eigenen Zielgruppe ausschließe (OTS0164, 01.02.2022). Auf der anderen Seite des Altersspektrums kritisiert die SPÖ, dass vergünstigte Seniorentickets an den tatsächlichen Pensionsantritt zu knüpfen seien, nicht an das Alter von 65 Jahren. Laut SPÖ diskriminiere die Regelung insbesondere Frauen, die früher als Männer in Pension gingen. Die Kritik richtet sich allgemein an ÖV-Tickets und die Verantwortung wird den Verkehrsverbünden zugeschrieben (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0174, 20.06.2022). Diesen Problematisierungen schließt sich auch der AK-Verkehrsexperte Heinz Högelsberger an und hebt den Einsatz der Arbeiterkammer Wien für eine Aufhebung dieser Altersgrenzen hervor. Das Argument der Arbeiterkammer sei dabei, dass den Menschen ab Pensionsantritt weniger Geld zur Verfügung stehe und dies nicht an ein willkürliches Alter geknüpft werden könne. Neben dem angeführten Sachverhalt, dass Frauen tendenziell früher in Pension gehen, ergänzt Högelsberger, dass Frauen zudem geringere Pensionen bekämen. Auf der anderen Seite befürwortet der Verkehrsexperte die Freifahrt aller Jugendlichen bis 18 Jahren. Dass sei beispielsweise in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland an den Schülerausweis

geknüpft. Aufgrund von „exotischen Ausbildungszweigen“ würden dabei jedoch viele durch das Raster fallen, was bei einer in Österreich gültigen Ausbildungspflicht bis 18 Jahren vermieden werden könnte, indem die Freifahrt für alle Personen bis 18 Jahre gelte (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:177-206).

Für den Anspruch auf ein Klimaticket Spezial wird die zu erfüllende Voraussetzung von einem Einschränkungsgrad von 70 Prozent von der FPÖ kritisiert. Als wichtiges Argument wird dabei hervorgehoben, dass im Arbeitsrecht ab einer 50-prozentigen Einschränkung ein Anspruch auf Begünstigung besteht, eine höhere Hürde im privaten Bereich anzusetzen sei demnach nicht nachvollziehbar (Freiheitlicher Parlamentsklub – FPÖ: OTS0008, 02.04.2022). Ebenfalls als problematisch wird das Fehlen von Barrierefreiheit beim Online-Kauf des Tickets bezeichnet. Der Blinden- und Sehbehindertenverband Österreichs (BSVÖ) kritisiert diese bestehende Hürde, die unter anderem dazu geführt hätte, dass beeinträchtigte Personen das Early Bird Angebot zu Beginn der Verfügbarkeit des Klimatickets verpasst hätten (OTS0052, 29.10.2021).

Um das Mobilitätsangebot für alle zu realisieren, wird darüber hinaus ein Gratisprobemonat für das regionale Klimaticket in Niederösterreich gefordert (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0105, 16.03.2022; Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0106, 17.03.2022; OTS0032, 20.03.2022), die kostenlose Mitnahme von Hunden (Die Grünen im NÖ Landtag: OTS0012, 08.08.2022) sowie von Fahrrädern (SPÖ-Wien: OTS0041, 21.01.2022; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0224, 20.10.2022), ebenso wie ein Klimaticket-angebot für Vereine (Sportunion Österreich: OTS0220, 15.09.2022). Auch die Zugangsproblematik stellt weiterhin ein Kernthema dar, sodass der dringend nötige Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur von politischer sowie zivilgesellschaftlicher Seite fortwährend zur Diskussion gestellt wird (ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund: OTS0056, 26.11.2021; OTS0094, 01.12.2021; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0134, 27.09.2022; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0237, 18.11.2021). Teil dieser Debatte sind unter anderem Mikro-ÖV-Systeme rund um die sogenannte „Letzte Meile“ sowie deren Integration in das bestehende Ticketsystem des Klimatickets (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0116, 26.04.2022). Letztlich wird auch der infrastrukturelle Aspekt der Kapazität von Zügen diskutiert und wie sich dieser durch das Ticketangebot verändert hat oder verändert müsse (Hitradio Ö3: OTS0113, 05.07.2022; ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund: OTS0139, 23.09.2022).

Änderungen an der formulierten Maßnahme des Klimaticket seit dessen Einführung zeigen sich in der Erweiterung des Angebots um ein Ticket für Zivil- und Grundwehrdiener*innen. Der Wille zur Einführung eines solchen Angebots wurde schon früh geäußert, seit April 2022 ist es verfügbar (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0160, 12.11.2021; BMK: OTS0138,

22.03.2022; ÖVP Parlamentsklub: OTS0142, 22.03.2022; BML: OTS0047, 31.03.2022). Umgesetzt wurde dies unter anderem im Rahmen einer Ergänzung der Verordnung zur Einführung des Klimatickets um die Beilage 4 (BGBI. II Nr. 363/2021). Weiters ist es durch eine Aktion, die das Klimaticket für eine Dauer von 13 Monaten zum Preis von zwölf Monaten gültig macht, zu einer Preisänderung des Tickets gekommen. Hervorzuheben ist dabei, dass diese als Anti-Teuerungsmaßnahme betitelte Änderung dem Kostenfaktor der Klimatickets, der zuvor eher nachrangig hinter dem Umweltfaktor stand, wieder mehr Gewichtung verleiht (BMK: OTS0053, 01.07.2022). Dies hebt auch Heinz Högelsberger hervor, indem er argumentiert, dass durch die verlängerte Gültigkeit des Tickets keine Gewinnung von Neukund*innen erreicht werden könne, die deshalb auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden – CO₂-Einsparungen im Verkehr könnten somit nicht erzielt werden. Stattdessen käme es durch die Maßnahme nur für diejenigen zu Einsparungen, die das Ticket ohnehin besitzen oder dessen Kauf bereits intendierten (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:124-130, 219-223).

Weitere Anpassungen des rechtlichen Rahmens werden darüber hinaus in Bezug auf das Verhältnis zwischen der Pendlerpauschale und dem Jobticket gefordert, wobei klimafreundliches Verhalten keine Benachteiligung erwirken dürfe (Arbeiterkammer Wien: OTS0009, 07.02.2022). Dies würde durch eine Gegenrechnung der beiden Instrumente sichergestellt (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0216, 07.07.2022). Der finanzielle Rahmen wird durch das Mobilitäts- und Klimabudget sowie darin vorgesehene erhöhte Ausgaben der Policy angepasst (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0203, 10.11.2021; OTS0147, 15.11.2021; OTS0171, 16.11.2021; Grüner Klub im Parlament: OTS0210, 18.11.2021). Eine zusätzliche finanzielle Absicherung erfolgt über das EU-Aufbauinstrument „NextGenerationEU“, welches seine Ausschüttungen an die Umsetzung von Reform- und Investitionsvorhaben knüpft, zu denen auch das Klimaticket gehört (Vertretung der EU-Kommission in Österreich: OTS0115, 19.01.2022; OTS0064, 31.05.2022; OTS0102, 13.07.2022).

Auf Bundesländerebene kommt es durch Vergünstigungen der Klimatickets in der Ost-Region ebenfalls zu Änderungen der Policy-Maßnahme (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: OTS0113, 13.10.2022; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0124, 13.10.2022). In Kärnten wird ab Januar 2022 das regionale Ticket eingeführt (Arbeiterkammer Kärnten: OTS0172, 17.11.2021). Auch Maßnahmen wie die Ergänzung des ÖV-Angebots in Tulln um einen elektrischen Shuttle als „Letzte Meile“-Angebot oder die Verfügbarkeit von Fahrradboxen an Bahnhöfen in Vorarlberg, die Klimaticketinhaber*innen kostenlos bereitgestellt werden, können zusammengefasst unter Weiterentwicklungen des Klimatickets subsumiert werden (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0104, 08.03.2022;

Amt der Vorarlberger Landesregierung: OTS0136, 04.04.2022; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0029, 29.08.2022).

Des Weiteren kann festgehalten werden, dass auch Arbeitgeber*innen an verbesserten Bereitstellungsbedingungen seit Einführung des Klimatickets mitwirken. So steht laut Aussendungen der jeweiligen Arbeitgeber*innen beispielsweise Mitarbeiter*innen von Deloitte Österreich, Novo Nordisk Pharma GmbH oder der FH Technikum Wien das Angebot eines Klimatickets kostenlos zur Verfügung (OTS0126, 27.10.2021; OTS0033, 14.02.2022; OTS0054, 06.07.2022). Auch Lehrlingen im Metallgewerbe wird das Ticket finanziert (ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund: OTS0156, 19.11.2021; SPÖ-Parlamentsklub: OTS0189, 19.11.2021; Wirtschaftskammer Österreich: OTS0197, 19.11.2021).

Letztlich ist die fortwährende Forderung nach einer Evaluierung und Einschätzung des Erfolgs des Klimatickets Teil der Debatte und wird von den Oppositionsparteien FPÖ und NEOS angemahnt. Als Reaktion verweist die Bundesministerin für Klimaschutz Leonore Gewessler auf Begleitforschung, deren Ergebnisse 2025 zur Verfügung stehen würden (Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0186, 16.02.2022; OTS0223, 19.10.2022). Davon abgesehen werden wiederholt Verkaufszahlen des Klimatickets genannt (Die Grünen Oberösterreich: OTS0133, 03.11.2021; Pressedienst der Parlamentsdirektion: OTS0203, 10.11.2021; OTS0186, 16.02.2022; OTS0153, 19.05.2022; Grüner Klub im Parlament: OTS0185, 19.05.2022; BMK: OTS0073, 16.09.2022; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0124, 13.10.2022; OTS0131, 24.10.2022). Die für den betrachteten Zeitraum letzte gemeldete, österreichweite Verkaufszahl liegt bei über 180.000 Klimatickets der Stufe 3 (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: OTS0124, 13.10.2022).

Die Betrachtung der Phase nach der Einführung des Klimatickets ist aufgrund der stetigen Weiterentwicklung der Maßnahme nicht erschöpfend möglich. Für den Zweck der Beantwortung der Forschungsfrage wird die überblickshafte Darstellung als ausreichend angesehen.

4.4 Zwischenfazit der Analyse

Das voranstehende empirische Kapitel der Forschungsarbeit umfasst die Policy Analyse des Klimatickets, beziehungsweise 1-2-3-Tickets. Dieses ist als österreichweitgültige Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr im Oktober 2021 eingeführt worden. Die Maßnahmenanalyse wurde anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse von Presseaussendungen vorgenommen, die durch den Service APA-OTS verbreitet und anhand einer systematischen Suche entlang relevanter Suchbegriffe erhoben wurden. Darüber hinaus

wurde die Analyse durch ein Expertengespräch mit dem Verkehrs- und Umweltexperten Dr. Heinz Högelsberger ergänzt.

Die Hauptanalysephase der Policy Analyse behandelt die Einführung des Klimatickets zwischen 2018 und Oktober 2021 entlang der Policy-Cycle-Phasen der Problemdefinition, des Agenda-Settings und der Politikformulierung und ist von einer Kontext- sowie einer Ausblicks-Phase eingerahmt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die zunächst als Anti-Teuerungsmaßnahme debattierte Netzkarte als Klima- und Umweltschutzmaßnahme politisiert wurde und auf Basis einer breiten politischen und zivilen Unterstützung im Rahmen von zwei Bundesgesetzen, einer Verordnung sowie einzelnen Umsetzungsverträgen umgesetzt worden ist. Eine ausführliche Betrachtung der Analyseergebnisse und deren Diskussion, aufbauend auf der theoretischen und konzeptionellen Grundlage, erfolgt im nachstehenden Kapitel.

5 Analyseergebnisse und Diskussion

Im Folgenden wird die Darstellung der Analyseergebnisse aus dem voranstehenden 4. Kapitel mit dem in Kapitel 3 erarbeiteten, theoretischen sowie konzeptionellen Fundament verknüpft. Diese kombinierte Ergebnisbetrachtung und theoretisch-konzeptionelle Diskussion ermöglicht die Beantwortung der Forschungsfrage, die dieser Arbeit zugrunde liegt:

*Wie kann das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden?*

Die Klärung basiert auf der theoretischen Annahme, dass Konsum Outcomes durch das Bereitstellungssystem des zum Konsum stehenden Produkts beeinflusst werden. Politische Maßnahmen, die das Bereitstellungssystem verändern, würden so zu einer veränderten Verhaltensweise führen, die höhere Treibhausgaseinsparungen aufweist (zu den Einsparungspotenzialen siehe Kapitel 2). Geprüft wird dabei, wie es im Rahmen der Einführung der politischen Maßnahme des Klimatickets zu einer Veränderung des Bereitstellungssystems rund um das Mobilitätsangebot kam, das zu einem veränderten Konsumverhalten führen könnte. Das veränderte Konsumverhalten wird in Verbindung mit den erläuterten Konzepten als Lebenswandel hin zu einer nachhaltigeren Lebensweise thematisiert.

Das Kapitel zur theoretischen Herangehensweise erklärt, dass Bereitstellungssysteme in eine politökonomische und eine soziokulturelle Ebene unterteilt werden können. Erstgenannte betrifft das Produkt oder die Dienstleistung und umfasst sowohl die Produktion als auch die Distribution und den Konsum. Zweitgenannte bezieht die Bedeutung von Produkten mit ein, ebenso wie sozioökonomische Variablen, und erkennt Konsum als von Normen beeinflusste Entscheidung an, die in Abhängigkeit der sozioökonomischen Variablen bestehen und in gesellschaftlichen Dynamiken verankert sind. Analysedimensionen, die basierend auf dem Ansatz der Bereitstellungssysteme in die Diskussion der Ergebnisse der Policy Analyse aufgenommen werden, sind die Agenten und Strukturen sowie die sie charakterisierenden Verhältnisse, genauer die vorliegenden Machtkonstellationen. Entlang der Analysedimension der Prozesse wird zudem erörtert, wie die Akteure innerhalb der Strukturen handeln, wobei der Staat, das kapitalistische System und das Angebot-Nachfrage-Prinzip von Bedeutung sind. Darüber hinaus wird das Element der sogenannten „Material Cultures“ betrachtet, die Bedeutungszuschreibungen an das Produkt sowie Konsumnormen und damit Verhaltenspraktiken sowie den fraglichen Lebenswandel betreffen.

Einleitend wird erörtert, dass die politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets, die als hier zur Diskussion stehendes Produkt betrachtet wird, auf einer veränderten

Strukturdimension des Bereitstellungssystems der klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilität basiert. Festzumachen ist dies unter anderem daran, dass die Finanzierungszusage des Bundes die Rahmenbedingungen der Einführung des Klimatickets maßgeblich verändert. Die Tatsache, dass ein Budget vorgesehen und realisiert wird, welches die ausbleibenden Einnahmen der Verkehrsunternehmen abgilt, unterstützt die Annahme, dass die als „überschattend“ beschriebene Struktur des Kapitalismus aufgebrochen wird. Durch die Finanzierungszusage des Bundes für eine bundesweitgültige Jahresnetzkarte sowie weitere (Ausbau-)Projekte, die die Teilnahme sämtlicher Bundesländer erwirkt hat, wurde eine Veränderung herbeigeführt, die das Ticket mit seinem als günstig anzuerkennenden Preis österreichweit ermöglicht. Das Eliminieren von Einnahmeeinbußen durch die Schaffung eines entsprechenden Abgeltungssystems verändert die marktwirtschaftlichen Strukturen des Systems zugunsten eines leistbaren Mobilitätsangebots. Die sich daraus ergebenen Zusagen aller Bundesländer, die im Rahmen von Umsetzungsverträgen vereinbart werden, stellen die in dieser Dimension ausschlaggebende Veränderung dar, die die Realisierung des Produkts ermöglicht hat.

Daran anknüpfend sind die genannten Teilnahmezusagen der Bundesländer, die auf Verschiebungen der Machtkonstellationen basieren, vor dem Hintergrund des Analyse-elements der Verhältnisse zu betrachten. Die Dimension der Verhältnisse umfasst unter anderem jene Machtkonstellationen, die sich aus den vorherrschenden Strukturen ergeben. In der Anwendung betrifft die Analysedimension der Struktur neben der des Kapitalismus das in Österreich geltende Organisationsprinzip des Föderalismus. Die Policy Analyse hat detaillierten Aufschluss darüber gegeben, welche Verhandlungspositionen der Bund und die Bundesländer in der Frage der Einführung des Klimatickets eingenommen haben. Nur unter Zustimmung der Bundesländer konnte es zu einem einheitlichen Ticket kommen, das tatsächlich bundesweitgültig ist. Somit hatten die Bundesländer, und dabei konkret die jeweiligen Landesregierungen, eine machtpolitisch starke Verhandlungsposition. Der Bund hat mit seiner Zusage zur Finanzierung des bundesweitgültigen Tickets sowie der Förderung in Höhe von 100 Millionen Euro für die Einführung der regionalen Tickets viel Geld in die Hand genommen, um die Bundesländer für das Vorhaben ins Boot zu holen und hat sich gleichzeitig von der Umsetzungsverantwortung der regionalen Tickets zurückgezogen. Durch diese Zusagen ist es gelungen, dass die Bundesregierung eine gewisse Anzahl an teilnehmenden Ländern, eine „kritische Masse“, erreichen konnte, die den Bund wiederum in eine bessere Verhandlungsposition versetzt hat. Diese Veränderung der Machtkonstellation zum Vorteil der Bundesregierung in Verbindung mit der im Nationalrat und Bundesrat mit breiter Mehrheit beschlossenen Einführung des Klimatickets hat Verhältnisse geschaffen, die dessen Einführung realisierbar machten. Dennoch bleibt hervorzuheben, dass der Föderalismus die Umsetzung verkompliziert hat. Die Analyse der Agenda-Setting-Phase hat gezeigt, dass auf

Bundesländerebene dem Ticketvorhaben mehr Gegenwind und Kritik entgegengebracht wurde. Die Tatsache, dass es aufgrund der föderalen Ordnung während der Regierungsperiode einer Bundesregierung zu Wahlkämpfen in den Bundesländern kommt, hat andererseits die Umsetzung des Klimatickets strukturell begünstigt, indem die öffentliche Politisierung verstärkt und Druck ausgeübt werden konnte.

Machtkonstellationen spielen grundsätzlich auch in der parlamentarischen Beschlussfassung eine entscheidende Rolle. Gemäß den demokratischen Prinzipien ist es durch Mehrheitsentscheidungen im Parlament zu den relevanten Beschlüssen gekommen, die die Einführung des Klimatickets umgesetzt haben. Während oppositionelle Anträge kaum Zustimmung bekommen haben, ist das Klimaticket von allen Parlamentsparteien in der Sache befürwortet worden. Entsprechend kann festgehalten werden, dass die Kräfteverhältnisse im Parlament nicht direkt die Einführung des Tickets an sich beeinflusst haben. Dennoch ist in der Analyse deutlich geworden, dass die konkrete Umsetzung der Einführungsentscheidung durch die Machtkonstellationen im Parlament geprägt wurde. Dies zeigt beispielsweise der Mehrheitsentscheid für den Initiativantrag der Regierungsparteien am 16. März 2021 zur Einführung des Tickets. Die Beschlussfassung verdeutlicht die Entscheidung der Regierung, im weiteren Vorgehen den Akteurspool auf die parlamentarischen Kammern zu beschränken. Eine Mitwirkung auf Länderebene wurde mit der Entscheidung gegen einen Ministerialentwurf ausgeschlossen. Durch die Mehrheit der Sitze im Nationalrat konnten der ÖVP- und der Grünen-Abgeordnete, die den Antrag gemeinsam eingebracht haben, von einer mehrheitlichen Zustimmung der Mandatar*innen basierend auf Klubsolidarität ausgehen und aufgrund dieser Machtkonstellation ihre Umsetzungsstrategie verfolgen.

Die Analyse von Aussendungen im Kontext der Fragen, die die Agenda-Setting-Phase des Policy Cycle prägen, hat darüber hinaus strukturelle ebenso wie strategische Aspekte miteinbezogen. Die beschriebene Agenda-Setting-Macht der Regierungsparteien, die durch die demokratische Entscheidungskompetenz der Regierungsmehrheit bestätigt wird, ist als strukturelle Ausprägung Teil des Analyseergebnisses. Hinzu kommt die Schlussfolgerung, dass strategische Aspekte den Erfolg begünstigt haben, die Einführung eines österreichweitgültigen Klimatickets auf die politische Agenda zu setzen. Anzuführen sind hierbei die sogenannte Problemkarriere, die als gemischte Thematisierung anzuerkennen ist – zivile ebenso wie politische Akteure haben unter hoher öffentlicher Unterstützung die Maßnahmenumsetzung initiiert sowie das Vorliegen eines strukturellen Auslösers, der ein Möglichkeitsfenster geöffnet hat. Im Besonderen kann hier die Benennung des Verkehrssektors als maßgeblich Beitragenden zu der voranschreitenden Klimakrise genannt werden. Letztlich haben das Vorhandensein von erfolgsbeeinflussenden Merkmalen der

gesellschaftlichen und temporalen Relevanz sowie der Wertgeladenheit des Problems das Agenda-Setting positiv beeinflusst.

Aufbauend auf dem Merkmal der Wertgeladenheit lässt sich in der Diskussion mit dem Analyseelement der sogenannten „Material Cultures“ fortfahren. Unter diesem wird im Rahmen des Ansatzes der Bereitstellungssysteme die Frage nach den jeweiligen Bedeutungen von Bereitstellung verstanden, die von den einzelnen Akteuren und in Abhängigkeit von ihren Rollen geprägt werden. Es geht dabei um die Verknüpfung des Materiellen mit dem Kulturellen, womit der klare Anknüpfungspunkt für Konsumentscheidungen offengelegt wird. In der Anwendung auf das Klimaticket bedeutet das konkret, dass anhand des Ansatzes der Bereitstellungssysteme neben dem Produkt, das die Materialität darstellt, auch dessen Bedeutung als Faktor der Kultur betrachtet werden muss, um eine Aussage über Konsumententscheidungen treffen zu können. Positiv konnotiert finden sich in der Policy Analyse Wertzuschreibungen wieder, die das Klimaticket als Verwirklichung von Freiheit, Lebensqualität und einem neuen Lebensgefühl darstellen. Darüber hinaus wird dem Ticket durch ein Gerechtigkeitsnarrativ ein Wert zugeschrieben. Dass das Klimaticket in seiner Umsetzung als alternatives Mobilitätsangebot zum motorisierten Individualverkehr ein klimaschützendes Instrument ist und diese Funktion überdies im Namen trägt, akzentuiert die wesentliche Bedeutung des Produkts: Klimaschutz. Diese Betonung der Bedeutung des Klimatickets scheint es zu einem Produkt zu machen, auf das dessen Inhaber*innen stolz sein sollen, da es sie zu Klimaschützer*innen macht. Die Policy Analyse zeigt dies mitunter auf Ebene der politischen Akteure, die auch in oppositioneller Rolle das Umsetzungsvorhaben einer österreichweit gültigen Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr kaum in seiner Schaffung an sich kritisieren. Wie nachstehend dargestellt, begrenzt sich das Konfliktpotenzial auf einzelne Aspekte, Prioritätensetzungen oder die Sorge, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs darunter leide sowie Teuerungen für Konsument*innen in anderen Bereichen anfallen könnten. Dennoch wird das grundsätzliche Vorhaben der Stärkung des öffentlichen Verkehrs zur Verwirklichung von Klimaschutz in der Debatte nicht in Frage gestellt.

Dass der öffentliche Verkehr und dessen Nutzung eine veränderte Wertzuschreibung erfahren haben, hebt auch der Umwelt- und Verkehrsexperte Dr. Heinz Högelsberger hervor, wie an dieser Stelle ergänzend in die Ergebnisdiskussion aufgenommen werden soll. Der Experte berichtet dabei von ihm bekannten Personen in Managementpositionen, in deren Kreisen früher das Nutzen des öffentlichen Verkehrs bedeutet hätte, vermeintlich „das Gesicht zu verlieren“. Heute würde für diese Personen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, um bestimmte Strecken zu pendeln, eine selbstverständliche Option sein (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:339-349). Dass der günstige Preis des Klimatickets diese Veränderung hervorgerufen hat, ist dabei unwahrscheinlich, vielmehr scheint die

dargestellte, veränderte Bedeutung des Produkts die Konsumententscheidung beeinflusst zu haben.

Folgend wird auf das angesprochene, vermeintlich geringe Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen sozialen Akteuren in der Umsetzungsfrage des Klimatickets eingegangen. Diese Schlussfolgerung gründet darauf, dass sich sowohl die zivile als auch die politische Seite, unabhängig von unterschiedlichen Schwerpunkten, durch eine sehr eng aneinander liegende Ziel- und Prioritätensetzung auszeichnet. Die Kohärenz in den Intentionen der Akteure ist in der Policy Analyse insbesondere während der Phase der Problemdefinition auszumachen. Das erkannte Defizit wird als Fehlen eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots definiert. Entlang der darin enthaltenen Komplexe der Klimaschutz-, Kosten- und (sozialen) Gerechtigkeitsproblematik fasst die Analyse folgende Problematisierungen zusammen: die Notwendigkeit von CO₂-Einsparungen, einer Mobilitätswende oder gar eines Systemwandels, die Vermeidung von Strafzahlungen durch das Nichteinhalten von Klimaschutzz Zielen, den Mangel eines günstigen Mobilitätsangebots, das Erfordernis von Entlastungen für verschiedenste Zielgruppen, der Bedarf des öffentlichen Verkehrs als eine Alternative zum Auto sowie den Anreiz für diesen Umstieg, die Frage von Mobilitätsarmut und deren Risiken, zu denen Benachteiligung am Arbeitsmarkt und Einschränkungen in der sozialen Teilhabe zählen, und letztlich die Formulierung des Klimaschutzes als soziale Frage. Daran anknüpfend kann ergänzend hervorgehoben werden, dass der ungleiche Fokus auf den Klimaschutz oder die finanzielle Entlastung, die durch die Maßnahme erreicht werden sollen, zwei voneinander abweichende Bedeutungszuschreibungen des Produkts offenlegt. Dieser Kontrast, der auf Basis des Analyselements der „Material Cultures“ erkannt werden kann, zeigt, wie die Bedeutung des Produkts für verschiedene Akteure das Bereitstellungssystem unterschiedlich prägen kann.

Weitere Diversität, die sich zum Teil in den von den teilnehmenden Akteuren benannten Zielen und Prioritäten wiederfindet, umfasst folgende Aspekte: die Vereinheitlichung der Vertriebsplattformen, kostenlose Ticketvarianten für junge Menschen in Ausbildung oder Kinder und Jugendliche, eine steuerfreie Variante für Arbeitnehmer*innen, die Sicherung der langfristigen Finanzierung, die Teilnahme aller Verkehrsverbünde oder der kostenlose Umstieg auf das neu entstehende Ticket von bestehenden Ticketangeboten. Basierend auf den zuvor erörterten Machtkonstellationen kommt es dazu, dass der Großteil der hier benannten Interessenskonflikte, die politisch aufgegriffen werden, nicht über das Einbringen von Oppositionsanträgen hinausgeht. Wie beschrieben liegt das daran, dass keine Abstimmungsmehrheiten erreicht werden. Einzig in Hinblick auf die in der Frage der Mittelkombination diskutierte Argumentation, dass das Ticket nur in Verbindung mit dem Ausbau der öffentlichen Infrastruktur umgesetzt werden könne, können durch Akteure

außerhalb der Bundesregierung Teilerfolge errungen werden. Denn während in der letztlichen Formulierung der Maßnahme des Klimatickets zwar keine Rede vom infrastrukturellen Ausbau ist, sehen Umsetzungsverträge zwischen den Bundesländern und dem Bund dennoch Förderungen für verschiedene Infrastrukturprojekte vor. Damit kann ein Rückbezug auf die Machtkonstellationen zwischen den involvierten Agenten auf verschiedenen föderalen Ebenen gemacht werden. Das Analyseergebnis zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Kombination des Klimatickets mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes als wichtiger Aspekt für den Umsetzungserfolg anerkannt, als positiv korrelierend benannt und von einer Oppositionspartei sogar als die wichtigere Handlungsalternative hervorgehoben wird.

Mit weiterem Bezug auf das Analyseelement der Akteure oder Agenten soll folgend die Rolle des Staates erörtert werden, dessen Relevanz für den Ansatz der Bereitstellungssysteme von Plank et al. (2021) und Schaffartzik et al. (2021) hervorgehoben wurde. Der Staat, der in der Policy Analyse zentraler Knotenpunkt der Debatte ist und als Gesetzgeber aktiv wird, wirkt formend auf das Bereitstellungssystem ein. Er hat eine befähigende und förderliche, ebenso wie begrenzende Funktion in Hinblick auf die Teilnahme anderer Akteure. Zunächst ist hierbei die Betrachtung der Strukturen, die in Bezug auf den Staat Auswirkung haben, zielführend. Diese Strukturen nehmen verschiedenste Formen an, wie bereits zu Beginn der Diskussion der Analyseergebnisse im Kontext des Kapitalismus und Föderalismus angesprochen wurde. Wie das Kapitel zur theoretischen Herangehensweise erläutert, kann es sich mitunter um organisationale, institutionelle, soziale, formale oder informale Strukturen handeln (Bayliss/Fine, 2020:39). Der Staat handelt, wie alle Agent*innen, innerhalb dieser Strukturen. Konkret zählen dazu beispielsweise Regelungen der Gesetzgebung, die die rechtlichen Grundlagen des Gesetzgebungsverfahrens, das Mitwirkungsrecht des Bundesrates und die benötigten Mehrheiten für einen Gesetzesbeschluss festlegen oder die Geschäftsordnungen der parlamentarischen Kammern, die ihre Beschlussfähigkeiten regeln. In seiner Rolle als Akteur in der Schaffung des Klimatickets hat der Bund die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, die die Ticketeinführung ermöglicht haben. Detailliert konnte dies in der Politikformulierungsphase der Policy Analyse dargestellt werden. Die Verabschiedung zweier Bundesgesetze durch das Parlament sowie die darauf gründende Verordnung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sind das Resultat dieses Prozesses. Für das Klimaticket stellen die Gesetzestexte die rechtlichen Rahmenbedingungen des Bereitstellungssystems dar. Mit ihnen wurde für das Produkt „Klimaticket“ eine Basis geschaffen, die seine Adressat*innen und Träger*innen benennt, inklusive derer Rechte und Pflichten und aufzubringenden Ressourcen. Wichtiges Novum für die erfolgreiche Umsetzung des bundesweit gültigen und einheitlichen Tickets war dabei insbesondere die auf Basis des One Mobility Gesetzes gegründete One Mobility GmbH.

Diese Gesellschaft stellt für die Verteilung des Produkts ein Schlüsselement dar, indem sie als diskriminierungsfreie, einheitliche Vertriebsplattform das Klimaticket vermarktet.

Für den Einführungserfolg des Tickets sind darüber hinaus zwei weitere, in der Policy Analyse betrachtete Aspekte, entscheidend: Einerseits ist die Politisierung des als Defizit erkannten Problems ausschlaggebend und andererseits die Anerkennung, dass dessen Behebung realisierbar ist. Erstgenannter, in der Problemdefinition aufgegriffener Faktor ist bereits damit zu belegen, dass die politische Relevanz des Problems durch soziale Akteure unterschiedlicher Interessensausrichtung wahrgenommen und vokalisiert wird. Darüber hinaus kann auf die lange Vorgeschichte des Tickets, das bereits zu Beginn der betrachteten Phasen in der politischen Arena verhandelt und beschlossen wird, verwiesen werden. Zweitgenannter Aspekt, die Behebbarkeit des Problems, lässt sich anhand der Argumentation zur fortgeschrittenen Digitalisierung, der Nennung von Erfolgsbeispielen auf Bundesländer-ebene und der Finanzierbarkeit, die durch die Zusage des Bunds belegt wird, darstellen. Diese Begründungen tragen wesentlich zu der Legitimierung der Änderung des Bereitstellungssystems zur Schaffung des Klimatickets bei. Indes werden mit Bezug auf die Realisierbarkeit auch Gegenargumente hervorgebracht, wie die nicht Umsetzbarkeit der Preisvorstellungen, dass das Ticket auf Kosten des Ausbaus der Infrastruktur eingeführt würde, sowie ohne den Ausbau der Infrastruktur das definierte Problem nicht gelöst werde, wie im Rahmen der Mittelkombination angesprochen.

Viele der hier erörterten Aspekte lassen sich auf der Produktions- oder Distributionsebene des Klimatickets verorten. Der Ansatz der Bereitstellungssysteme bezieht darüber hinaus auch die Konsumebene ein. Diese spielt insbesondere vor dem Hintergrund, ob es tatsächlich zu einer Veränderung der Konsum Outcomes und somit zu einem nachhaltigen Lebenswandel kommen kann, eine zentrale Rolle.

Basierend auf der Policy Analyse kann die Konsumfrage entlang dreier Faktoren betrachtet werden, die die Konsument*innen in den Fokus nehmen. Zunächst zeigt die Phase der Problemdefinition, dass das Defizit eines klimafreundlichen, leistbaren und gerechten Mobilitätsangebots auch auf ziviler Seite als Problem erkannt wird. Sowohl Stellungnahmen von Interessensverbänden, die ein 1-2-3-Ticket als Maßnahme fordern, als auch die Unterstützung der Bevölkerung, von Initiativen oder dem Klimavolksbegehren belegen dies. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse einer in der Analyse benannten Studie, die unter anderem die Einführung eines Klimatickets abfragt, das eindeutige Interesse der Österreicher*innen für die Umsetzung des Tickets und können als Indikator für den Konsum herangezogen werden. Weiters kann der Konsum anhand der Verkaufszahlen des Klimatickets bemessen werden. Hierbei lohnt sich der Ausblick, der im Rahmen der Betrachtung der dritten Phase erörtert wird und die Angabe von 180.000 verkauften

Klimatickets Ö (laut einer Aussendung von Oktober 2022) möglich macht. Dem Angebot-Nachfrage-Prinzip entsprechend kann das Fazit gezogen werden, dass das Interesse der Konsument*innen an einem Klimaticket dessen Angebot mitträgt.

Daran anknüpfend zeigt insbesondere die Betrachtung der Phase 3, dass Arbeitgeber*innen auf die Nachfrage des Klimatickets reagieren und dieses vermehrt ihren Mitarbeiter*innen zur Verfügung stellen. Hieran zeigt sich das Element der Prozesse, die das Handeln der Akteure innerhalb gegebener Strukturen umfassen. Die Reaktion von Arbeitgeber*innen, das Ticket anzubieten, reproduziert das Bereitstellungssystem, in welchem das Klimaticket das Mobilitätsangebot transformiert. Ein weiterer solcher Prozess kann durch eine Ergänzung des Umwelt- und Verkehrsexperten Dr. Högelsberger aufgezeigt werden. Im Kontext der Teilnahme der WESTbahn am Klimaticket hebt der Sachkundige hervor, wie sehr sich das Verkehrsunternehmen durch attraktive Angebote, wie „eine gratis Reservierung und einen eigenen Wagon nur für Klimaticket-Fahrer und -Fahrerinnen“, um Klimaticket-Kund*innen bemüht (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:44-48).

Dennoch muss in Hinblick auf den Konsum ein wesentlicher Einschnitt gemacht werden, indem die strukturelle Interaktion der beiden Ebenen des Bereitstellungssystems betrachtet wird – auf der vertikalen Produkteinheit geht es um den Konsum, die horizontale Ebene bezieht sozioökonomische Variablen mit ein. Dabei ist festzustellen, dass der Konsum und bereits die Konsumption für einen sehr großen Teil der Bevölkerung außer Frage steht. Diese Feststellung erfolgt unabhängig von den Aspekten der Klimafreundlichkeit des Tickets, denn die sozioökonomische Ebene wirft die Frage des Zugangs auf, der finanziell oder aber geografisch begrenzt ist. Mit Rückbezug auf die in Kapitel 2 behandelten sozialen Effekte ist zunächst ein Verweis auf die ÖV-Güteklassen von Bedeutung. Die Betrachtung dieser Klassifizierung der österreichischen Regionen hat gezeigt, dass sogar an einem Schultag 47 Prozent der österreichischen Bevölkerung keinen oder keinen ausreichend guten Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz haben (siehe Kapitel 2.2.3). Für diesen Bevölkerungsteil stellt ein Klimaticket weder aus Aspekten der Nachhaltigkeit noch der Finanzierbarkeit eine Option dar. Bei der Finanzierbarkeit verbleibend ist zudem hervorzuheben, dass auch ein verhältnismäßig günstiges Klimaticket, wenn ein gänzlicher Verzicht auf das Auto nicht möglich ist, für Personen in schwacher ökonomischer Lage, keine Zusatzoption ist.

An diese Argumentation anknüpfend kommt die in der Einleitung beschriebene Frage der Leistungsgerechtigkeit auf: wie kann das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen anhand einer politischen Maßnahme, die auf Leistungsfähigkeit basiert, beeinflusst werden, um gerechten Klimaschutz umzusetzen? Insbesondere die Problemdefinitionsphase der Policy Analyse hat hervorgehoben, dass es sich bei der Einführung des Klimatickets um eine Maßnahme handelt, die neben der Nachhaltigkeit die Leistbarkeit und

(soziale) Gerechtigkeit in den Fokus stellt. Der günstige Preis des Tickets von drei Euro pro Tag für die Nutzung des gesamten öffentlichen Verkehrsnetzes in Österreich ist grundsätzlich eine wichtige Voraussetzung für die finanzielle Zugänglichkeit zu dem Angebot. Auch die vergünstigten Angebote für Senior*innen, junge Menschen und Personen mit Behinderung zeigen, dass das Ticketangebot vulnerable Gruppen bedenkt, die gewöhnlich weniger Geld zur Verfügung haben. Dass Personen, die von Armut betroffen oder armutsgefährdet sind, keine Vergünstigung in Anspruch nehmen können, ist dagegen als problematisch anzusehen. Als positives Beispiel kann hier der in Wien verfügbare Mobilpass für einkommensschwache Personen genannt werden, der ein vergünstigtes Ticketangebot der Wiener Linien ermöglicht (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:206-210).

Die größte Schwäche des Klimatickets ist letztlich das bereits erwähnte Problem der geografischen Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehrsnetz. Für einen leistungsgerechten Klimaschutz bedeutet dies, dass, sofern der öffentliche Verkehr nicht für die gesamte Bevölkerung in einem angemessenen Ausmaß zur Verfügung steht, diejenigen, die diesen Zugang haben, in der Verantwortung sind, das nachhaltige Verkehrsangebot zu nutzen. Das tatsächliche Treibhausgaseinsparungspotenzial liegt dabei exklusiv bei ihnen, da Personen, die keinen Zugang haben, von dieser Einsparungsverantwortung auszunehmen sind. Zu begründen ist diese Argumentation damit, dass es mit der Nutzung des verfügbaren öffentlichen Verkehrsangebots zu einem nachhaltigen Lebenswandel auf Basis der „Reduction“-Maßnahme des Verzichts auf das Auto kommt, ohne dass das Risiko der sozialen Ausgrenzung und eingeschränkten gesellschaftlichen Teilhabe aufgrund von unzureichender Mobilitätsgarantie besteht (siehe Kapitel 2.2).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Policy Analyse einen Einblick in die Einführung des Klimatickets gewährt, die fast das gesamte Bereitstellungssystem des Mobilitätsangebots umfasst. Der Bund wird als Gesetzgeber aktiv, indem er rechtliche Rahmenbedingungen schafft und stellt maßgeblich finanzielle Ressourcen zur Verfügung. Die Bundesländer reproduzieren im Rahmen der Umsetzungsverträge die geschaffenen Rahmenbedingungen und nutzen ihre machtpolitische Position, um infrastrukturelle Voraussetzungen des Bereitstellungssystems zu stärken. Die von allen Parteien vertretene Befürwortung des Tickets, die mitunter auf unterschiedlichen Bedeutungsannahmen des Produkts basiert, und dessen Wertzuschreibung verändern die Bedeutung der Bereitstellung. Die Teilnahme aller Bundesländer überwindet strukturelle und machtpolitische Hürden und schafft Einheitlichkeit und österreichweite Gültigkeit. Die Bereitstellung durch die Arbeitgeber*innen reproduziert das Interesse der Konsument*innen.

Unter Rücksichtnahme auf die Merkmale des Konzepts der Lebensweise (siehe Kapitel 3.2) ist festzuhalten, dass für einen nachhaltigen Lebenswandel durch das Klimaticket und sein

Bereitstellungssystem wichtige Rahmenbedingungen gegeben sind. Dazu zählt allen voran, dass die strukturellen Voraussetzungen, die die Lebensweise stark beeinflussen, verändert wurden. Mit dem Klimaticket wird der öffentliche Verkehr für Personen, die Zugang zu ihm haben, noch deutlicher zu der günstigeren Verkehrsmittelwahl als beispielsweise der Pkw. Somit wird die Normalisierung der Wahl des ÖV als Transportmittel begünstigt. Dass sich eine Lebensweise durch die alltägliche Anwendung reproduziert, ist für das Klimaticket ebenso ein förderlicher Faktor, denn aufgrund des „Flatrate“-Charakters des Tickets wird es attraktiver, je häufiger es genutzt wird. Auch die Tatsache, dass sich eine Lebensweise durch verankerte Produktions-, Distributions- und Konsumnormen normalisiert, spricht für das Potenzial des Klimatickets als Auslöser einer nachhaltigeren Lebensweise. Die allgemeine und einheitliche Gültigkeit des günstigen Tickets, dessen Wertzuschreibung, der diskriminierungsfreie Vertrieb und das breite Interesse auf Konsumebene sind Merkmale, die dafür sprechen. Dem ist gegenüber zu stellen, dass dies, wie wiederholt erwähnt, immer in Abhängigkeit des Zugangs zum öffentlichen Verkehrsnetz steht. Somit wird ein großer Bevölkerungsteil ausgeschlossen. Da es bei der Lebensweise um individuelle Verhaltensweisen geht, ist anhand dieses Hindernisses dennoch nicht auszuschließen, dass das Klimaticket für Personen mit ÖV-Zugang den fraglichen Lebenswandel induziert. Ein abschließend zu erwähnender Hinweis des Mobilitätsexperten Heinz Högelsberger bringt jedoch das Argument an, dass wenn der Straßenpersonenverkehr reduziert werden soll, dies nicht ohne Push-Faktoren funktioniere, die dem Autofahren seine Attraktivität nehmen (Högelsberger: Interview, 13.03.2023, siehe Anhang 1, Z:101-110, 349-351). Die Debatte ist demnach noch lange nicht beendet. Dennoch bleibt festzuhalten, dass politische Maßnahmen, wie die Einführung des Klimatickets, durch ein verändertes Bereitstellungssystem nachhaltige Lebensweisen begünstigen und damit Treibhausgaseinsparungspotenziale positiv beeinflussen können.

6 Resümee und Ausblick

Abschließend werden die im Rahmen dieser Forschungsarbeit gewonnenen Erkenntnisse und die Antwort auf die Forschungsfrage zusammengefasst. Die Schlussfolgerungen werden darüber hinaus in die politikwissenschaftliche Debatte des Forschungsfelds eingeordnet und ihre wissenschaftlichen sowie praktischen Implikationen bewertet. Das Aufzeigen offen gebliebener Fragen und daran anknüpfender Forschungslücken komplettieren die Arbeit.

6.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse und Beantwortung der Forschungsfrage

Die vorliegende Arbeit zeigt, dass durch die politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets das Bereitstellungssystem rund um das öffentliche Mobilitätsangebot verändert wurde. Diese Schlussfolgerung stellt eine wichtige Erkenntnis dar, die im Rahmen der Beantwortung der Forschungsfrage erarbeitet wurde, die dieser Arbeit zugrunde liegt:

*Wie kann das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden?*

Für eine vollständige Beantwortung der Forschungsfrage wird auf verschiedene Antwortdimensionen eingegangen. Zunächst ist ein Rückbezug auf die im Forschungsstand nachgezeichnete Kontextualisierung des Sachgebiets vorzunehmen. Die Darstellung des Verkehrssektors – und konkret des Personenstraßenverkehrs – als einer der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen begründet das Potenzial des Sektors für die Einführung von Einsparungsmaßnahmen. Mit Bezug auf den „Sachstandsbericht Mobilität“ aus dem Jahr 2019 und vor dem Hintergrund der Maßnahmenkategorisierung nach Schanes et al. (2016) wurde herausgearbeitet, dass der Verzicht auf das Autofahren beziehungsweise die individuelle Mobilitätsverlagerung von der Straße auf die Schiene als „Reduction“- oder weiterführende Maßnahme, der eine Verhaltensänderung zugrunde liegt, ein hohes Treibhausgaseinsparungspotenzial aufweist.

Auf Basis des Theorieansatzes der Bereitstellungssysteme und des Konzepts der Lebensweise ist die Frage, wie eine solche Verhaltensänderung durch politische Maßnahmen induziert werden kann, theoretisch-konzeptionell hinterfragt worden. Für die wissenschaftliche, ebenso wie praktische Implikation der theoretischen Grundlage in der Beantwortung der Forschungsfrage ist hervorzuheben, dass der Ansatz der Bereitstellungssysteme die Identifizierung effektiver Ansatzpunkte für die Beeinflussung von Konsumententscheidungen der Bürger*innen möglich macht. Dies dient dazu, Möglichkeiten herauszustreichen, die einen nachhaltigen Lebenswandel induzieren können.

Von diesem wissenschaftlichen Fundament ausgehend wurde die Annahme geprüft, ob durch die politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets die Veränderung des Bereitstellungssystems rund um ein klimafreundliches Mobilitätsangebot erreicht und dadurch einen Lebenswandel der Österreicher*innen hin zu einer nachhaltigeren Lebensweise begünstigt.

Das Forschungsvorhaben konnte anhand einer detaillierten Policy Analyse der Maßnahme der Einführung des Klimatickets realisiert werden. Diese erfolgte entlang der Policy-Cycle-Phasen der Problemdefinition, des Agenda-Settings und der Politikformulierung und gründet auf der empirischen Basis einer inhaltlichen Auseinandersetzung mit Aussendungen politischer Akteure und ziviler Interessensvertreter*innen. Wie folgend im Ausblick dargestellt, erlaubt die angewandte Herangehensweise eine Darstellung, die für die Erarbeitung und Umsetzung verschiedenster weiterer Klimaschutzmaßnahmen aussagekräftig ist.

Die theoretisch-konzeptionell fundierte Diskussion der Analyseergebnisse diente der Überprüfung, ob die Bereitstellung des nachhaltigen Mobilitätsangebots Voraussetzungen erfüllt, die eine klimafreundlichere Lebensweise begünstigt. Dass diese Frage unter Berücksichtigung verschiedener Einschränkungen der Leistungsgerechtigkeit, insbesondere die Zugänglichkeit betreffend, zu bejahen ist, basiert auf den Veränderungen, die das entsprechende Bereitstellungssystem in Gänze betreffen – seine rechtlichen, finanziellen und infrastrukturellen ebenso wie kulturellen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus sind die Prämissen des Konzepts der Lebensweise Grund für diese Schlussfolgerung.

Schließlich lässt sich das Fazit ziehen, dass das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität positiv beeinflusst werden kann, indem das Bereitstellungssystem des Mobilitätsangebots dahingehend verändert wird, dass Bürger*innen eine klimafreundlichere Lebensweise annehmen. Dieser Lebenswandel trägt dazu bei, höhere Treibhausgaseinsparungspotenzialen zu verwirklichen, sodass Treibhausgasemissionen reduziert werden.

6.2 Implikationen der Forschung und Ausblick auf weiterführende Fragestellungen

Die Verknüpfung des in Kapitel 2 dargestellten Forschungsstands mit der erarbeiteten Policy Analyse zur politischen Maßnahme der Einführung des Klimatickets ermöglicht die Einordnung der Forschungsarbeit in die breitere politikwissenschaftliche Debatte: Auf der einen Seite stellen die beschriebenen Erkenntnisse als länderspezifische Fallstudie eine Erweiterung des Stands zur Forschung im österreichischen Kontext dar. Die Forschungsergebnisse rund um die Bereitstellung des Klimatickets, dessen Bedeutung und Rahmenbedingungen ermöglichen die Feststellung der Voraussetzungen, unter welchen es zur erfolgreichen Einführung der

Klimaschutzmaßnahme kam und wie diese sich gestaltet hat. Dies kann für die Umsetzung künftiger Maßnahmen als wichtiger Ansatzpunkt genutzt werden. Darüber hinaus legt die Anwendung des herangezogenen Theorieansatzes den Hintergrund für die Betrachtung der Veränderungen dieser Bereitstellung offen. Auf der anderen Seite umfasst das umgesetzte Forschungsvorhaben durch den Fokus auf das Konzept der Lebensweise eine umfangreiche Darstellung der vorherrschenden Strukturen, die (infra-)strukturell, finanziell oder kulturell Einfluss auf die Lebensweise der Bürger*innen und jegliche Klimaschutzbestrebungen haben. Die Ergänzung um den Aspekt der Leistungsgerechtigkeit knüpft an die Forschung zu einem sozialgerechten Klimaschutz an.

Während die erarbeiteten Erkenntnisse vor dem Hintergrund organisationaler, institutioneller, sozialer oder (in-)formeller Strukturen nicht direkt auf Maßnahmen innerhalb anderer Politikfelder übertragbar sind, ist es ihre Operationalisierung schon. Daraus geht hervor, dass die Aussagekraft der vorliegenden Arbeit für einen breiteren wissenschaftlichen Kontext von Bedeutung ist und offen gebliebene Fragen für weiterführende Forschung lohnende und interessante Anknüpfungspunkte bieten.

Mit konkretem Bezug auf die für die Analyse gewählte politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets stellt eine fortführende Analyse entlang der Phasen des Policy Cycle einen solchen Ansatzpunkt dar. Die Fortsetzung der Forschung entlang der Phasen der Politikimplementation und Evaluierung sind dabei hervorzuheben. Wie im Rahmen der erarbeiteten Analyse bereits angedeutet, wird die Evaluierung im Zuge einer vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beauftragten Begleitforschung von dem Institut für angewandte Sozialwissenschaft gemeinsam mit TRICONSULT bearbeitet. Forschungsergebnisse sollen 2025 verfügbar sein.

Forschung, die die Entwicklung der Neukund*innenzahlen des Klimatickets, dessen Nutzung sowie insbesondere die Veränderung der Treibhausgasemissionen im Personenstraßenverkehr betrachtet, kann künftig Aufschluss darüber geben, ob die Maßnahme der Einführung des Klimatickets tatsächlich zu einer nachhaltigen Veränderung der Lebensweise der Österreicher*innen geführt hat. Vor diesem Hintergrund erscheint auch ein verstärkter Fokus auf den Aspekt der sogenannten Push-Faktoren als ein geeigneter Ausgangspunkt für weiterführende Forschungsprojekte.

Des Weiteren bietet sich die Anwendung des gewählten Forschungsdesigns auf andere konsumbezogene Klimaschutzmaßnahmen im Sektor Mobilität ebenso wie in anderen Sektoren für die Bearbeitung weiterführender Fragestellungen an. Es gilt die Fragen zu beantworten, wie ein verändertes Bereitstellungssystem in Bezug auf Energienutzung, Wohnen, Ernährung oder weiteren Konsum die Lebensweisen von Bürger*innen beeinflussen und einen Lebenswandel hin zu einer nachhaltigeren Lebensweise hervorrufen kann. Für

künftige Forschungsprojekte zu vergleichbaren Ticketangeboten wie dem Klimaticket in anderen Ländern kann die vorliegende Arbeit einen hilfreichen qualitativen Vergleichswert vorweisen.

Abschließend ist hervorzuheben, dass die vorliegende Arbeit sowie weiterführende Projekte wichtige Forschungsgrundlagen darstellen, die für die Erkenntnisgewinnung im Kampf gegen die Klimakrise maßgebliche Bedeutsamkeit haben werden.

Literaturverzeichnis

Aichmayer, Susanne/Mitterhuemer, Raphael/Winter, Ralf (2021): Biokraftstoffe im Verkehrssektor 2021. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Wien.

Anderl, Michael/Bartel, Andreas/Geiger, Konstantin/Gugele, Bernd/Gössl, Michael/Haider, Simone/Heinfellner, Holger/Heller, Christian/Köther, Traute/Krutzler, Thomas/Kuschel, Verena/Lampert, Christoph/Neier, Henrik/Pazdernik, Katja/Perl, Daniela/Poupa, Stephan/Prutsch, Andrea/Purzner, Maria/Rigler, Elisabeth/Schieder, Wolfgang/Schmid, Carmen/Schmidt, Günther/Schödl, Barbara/Storch, Alexander/Stranner, Gudrun/Schwarzl, Bettina/Schwaiger, Elisabeth/Vogel, Johanna/Weiss, Peter/Wiesenberger, Herbert/Wieser, Manuela/Zechmeister, Andreas (2021): Klimaschutzbericht 2021. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

Anderl, Michael/Bartel, Andreas/Frei, Elisabeth/Gugele, Bernd/Gössl, Michael/Heinfellner, Holger/Heller, Christian/Heuber, Anna/Köther, Traute/Krutzler, Thomas/Kuschel, Verena/Lampert, Christoph/Mayer, Simone/Miess, Michael G./Pazdernik, Katja/Perl, Daniela/Poupa, Stephan/Prutsch, Andrea/Purzner, Maria/Rigler, Elisabeth/Rockenschaub, Karina/Schieder, Wolfgang/Schmid, Carmen/Schmidt, Günther/Schnirzer, Simon/Schödl, Barbara/Storch, Alexander/Stranner, Gudrun/Svehla-Stix, Sigrid/Schwarzl, Bettina/Schwaiger, Elisabeth/Vogel, Johanna/Weiss, Peter/Wiesenberger, Herbert/Wieser, Manuela/Zechmeister, Andreas (2022): Klimaschutzbericht 2022. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

Anderl, Michael/Friedrich, Angela/Gangl, Marion/Haider, Simone/Köther, Traute/Kriech, Martin/Kuschel, Verena/Lampert, Christoph/Mandl, Nicole/Matthews, Bradley/Pazdernik, Katja/Pinterits, Marion/Poupa, Stephan/Purzner, Maria/Schieder, Wolfgang/Schmid, Carmen/Schmidt, Günther/Schödl, Barbara/Schwaiger, Elisabeth/Schwarzl, Bettina/Titz, Michaela/Weiss, Peter/Wieser, Manuela/Zechmeister, Andreas (2021a): Austria's National Inventory Report 2021 - Submission under the United Nations Framework Convention on Climate Change and under the Kyoto Protocol. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

Anderl, Michael/ Friedrich, Angela/Gangl, Marion/Kriech, Martin/Kuschel, Verena/Lampert, Christoph/Mandl, Nicole/Matthews, Bradley/Mayer, Simone/Moldaschl, Erwin/Pazdernik, Katja/Poupa, Stephan/Purzner, Maria/Rockenschaub, Anne Karina/Schieder, Wolfgang/Schmid, Carmen/Schmidt, Günther/Schödl, Barbara/Schwaiger, Elisabeth/Schwarzl, Bettina/Stranner, Gudrun/Weiss, Peter/Wieser, Manuela/Zechmeister, Andreas (2022a): Austria's National Inventory Report 2022 - Submission under the United Nations Framework Convention on Climate Change and under the Kyoto Protocol. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

APA (2023): Karmasin bestreitet in Prozess strafbares Verhalten. In: *NEWS APA*, 25.04.2023. Aufgerufen über: <https://apa.at/news/karmasin-bestreitet-in-prozess-strafbares-verhalten/> (zuletzt aufgerufen am: 11.05.2023).

APA-OTS (2023): Wie arbeitet APA-OTS? Aufgerufen über: <https://www.ots.at/service/otsapa> (zuletzt aufgerufen am: 11.04.2023).

APCC (2023): APCC Special Report Strukturen für ein klimafreundliches Leben (APCC SR Klimafreundliches Leben) Hg.: Görg, C./ Madner, V./Muhar, A./Novy, A./Posch, A./Steininger, K./Aigner, E. Springer Spektrum: Berlin/Heidelberg.

Bayliss, Kate/Fine, Ben (2020): A Guide to the Systems of Provision Approach - Who Gets What, How and Why? Palgrave Macmillan Cham: Schweiz. DOI:10.1007/978-3-030-54143-9_1.

BGBI. I Nr. 75/2021, Art. 1: Bundesgesetz über die Einrichtung einer One Mobility GmbH (One Mobility Gesetz – One G). (Fassung vom 06.04.2023).

BGBI. I Nr.75/2021, Art. 2: Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (Klimaticketgesetz – KlimaticketG). (Fassung vom 06.04.2023).

BGBI. I Nr. 106/2011: Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG). (Fassung vom 29.01.2023).

BGBI. I Nr. 128/2015: Änderung des Klimaschutzgesetzes und des Emissionszertifikatgesetzes 2011. (Ausgegeben am 6. November 2015). Aufgerufen über: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgbIAuth/BGBLA_2015_I_128/BGBLA_2015_I_128.html (zuletzt aufgerufen am: 09.05.2023).

BGBI. II Nr. 363/2021: Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets. (Fassung vom 06.04.2023).

BGBI. II Nr. 398/2012: Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Qualität von Kraftstoffen und die Nachhaltige Verwendung von Biokraftstoffen (Kraftstoffverordnung 2012). (Fassung vom 29.01.2023).

Birnbacher, Dieter (2015): Klimagerechtigkeit – Verursacher- oder Leistungsfähigkeitsprinzip? In: A. Kallhoff (Hg.) *Klimagerechtigkeit und Klimaethik*, vol. 18, S.67-80. De Gruyter: Berlin. DOI:10.1515/9783110401066-005.

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2021): Vortrag an den Ministerrat – Umsetzung regionaler KlimaTickets in den Bundesländern. (61/14). Aufgerufen über: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Mrp/MRP_20210526_61/007_000.pdf (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2023): EU-Emissionshandel. Aufgerufen über: https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/eu_emissionshandel.html (zuletzt aufgerufen am: 04.05.2023).

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2023a): Zahlen, Daten, Fakten zu den Klimatickets. Aufgerufen über: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/1-2-3-ticket/fakten.html> (zuletzt aufgerufen am: 03.04.2023).

BMK Redaktion (2023): Bericht des Umweltbundesamts: Österreich braucht ambitionierte Maßnahmen, um die EU-Klimaziele zu erreichen. BMK Infothek, 26.04.2023. Aufgerufen über: <https://infothek.bmk.gv.at/oesterreich-wird-ohne-zusatzmassnahmen-eu-klimazielen-2030-verfehlt/> (zuletzt aufgerufen am: 28.04.2023).

Blum, Sonja/Schubert, Klaus (2018): Politikfeldanalyse. 3. Auflage. Springer Fachmedien: Wiesbaden. DOI:10.1007/978-3-658-17758-4.

Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise – Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus. oekom verlag: München.

Bundeskanzleramt Österreich (2007): Regierungsprogramm 2007 - 2010. Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode. (174/INST-K - Abstract). Aufgerufen über: http://www.konvent.gv.at/K/DE/INST-K/INST-K_00174/imfname_073783.pdf (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Bundeskanzleramt Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020-2024. Bundeskanzleramt Österreich: Wien. Aufgerufen über: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdocumente.html> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

B-VG (Bundes-Verfassungsgesetz) – Stammfassung: BGBl. Nr. 1/1930 (WV).

Caney, Simon (2010): Climate Change and the Duties of the Advantaged. In: *Critical Review of International Social and Political Philosophy*, vol. 13, no. 1, S.203-28. DOI:10.1080/13698230903326331.

Climate Watch (2022): Climate Watch Historical Country Greenhouse Gas Emissions Data. Washington, DC: World Resources Institute. Aufgerufen über: https://www.climatewatchdata.org/ghg-emissions?calculation=PER_CAPITA&end_year=2019&gases=co2®ions=AUT§ors=total-excluding-lucf&start_year=1990 (zuletzt aufgerufen am: 28.01.2023).

Die Grünen (2019): Wen würde unsere Zukunft wählen? Wahlprogramm Nationalratswahl 2019. Die Grüne Alternative, Bundespartei: Wien. Aufgerufen über: <https://gruene.at/organisation/partei/programm/wahlprogramme/> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Dye, Thomas (2002): Understanding Public Policy. 10. Auflage. Prentice Hall: Upper Saddle River, New Jersey.

Erdmann, Elena (2023): Rest in Peace, 1,5 Grad. In: *ZEIT ONLINE*, 01.02.2023. Aufgerufen über: <https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2023-01/erderwaermung-1-5-grad-ziel-ueberschreitung-klimakrise-klimaschutz/komplettansicht> (zuletzt aufgerufen am: 27.04.2023).

Fanning, Andrew/O'Neill, Daniel/Büchs, Milena (2020): Provisioning Systems for a Good Life Within Planetary Boundaries. In: *Global Environmental Change* 64: 102135. DOI:10.1016/j.gloenvcha.2020.102135.

Fleurbaey, Marc/Kartha, Sivan/Bolwig, Simon/Chee, Yoke Ling/Chen, Ying/Corbera, Esteve/Lecocq, Franck/Lutz, Wolfgang/Muylaert, Maria Silvia/Norgaard, Richard B./Okereke, Chukwumerije/Sagar, Ambuj (2014): Sustainable Development and Equity. In: *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press: Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.

Heinfellner, Holger/Ibesich, Nick/Lichtblau, Günther/Stranner, Gudrun/Svehla-Stix, Sigrid/Vogel, Johanna/Wedler, Michael/Winter, Ralf (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030 - Endbericht. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

Heinfellner, Holger/Stranner, Gudrun (2022): Detailbericht zur Nahzeitprognose der österreichischen Treibhausgas-Emissionen des Verkehr - Bewertung der Wirkung zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich. Umweltbundesamt GmbH: Wien.

Hummel, Diana (2008): Population Dynamics and Supply Systems: A Transdisciplinary Approach. Chicago: The University of Chicago Press.

IGES (Institute for Global Environmental Strategies), Aalto University, and D-mat Ltd. (2019): 1.5-Degree Lifestyles: Targets and Options for Reducing Lifestyle Carbon Footprints. Technical Report. Institute for Global Environmental Strategies, Hayama, Japan. DOI: 10.57405/iges-6717.

infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft) (2023): Wir erforschen das Klimaticket – gemeinsam mit Ihnen. Aufgerufen über: <https://www.infas.at/klimaticket/> (zuletzt aufgerufen am: 10.04.2023).

Ianova, Diana/Barrett, John/Wiedenhofer, Dominik/Macura, Biljana/Callaghan, Max/Creutzig, Felix (2020): Quantifying the Potential for Climate Change Mitigation of Consumption Options. In: *Environmental Research Letters* 15, no. 9: 93001. DOI:10.1088/1748-9326/ab8589.

- Jaeggi, Rahel (2014): Kritik von Lebensformen. 1. Auflage. Suhrkamp: Berlin.
- Jann, Werner/Wegrich, Kai (2014): Phasenmodelle und Politikprozesse: Der Policy-Cycle. In: K. Schubert/N. C. Bandelow (Hg.): *Lehrbuch der Politikfeldanalyse*. 3. Auflage. De Gruyter Oldenbourg: München, Wien. S.97-131.
- Karmasin, Sophie (2020): Was ist das beste Szenario für die Einführung des 1-2-3 Tickets? – Research Report. Karmasin Research & Identity/Institut für Höhere Studien: Wien. (Zur Verfügung gestellt durch: IHS Library).
- Kaufmann, Peter/Wolf, Laurenz/Schubert, Alex/Neumann, Alexander (2015): Mobilität der Zukunft: Ein Modell zur Folgenabschätzung sozialer Wirkungen missionsorientierter Forschungsförderprogramme am Beispiel der Personen- und Gütermobilität. Endbericht. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Wien.
- Klimavolksbegehren (2023): Geschichte des Klimavolksbegehrens. Aufgerufen über: <https://klimavolksbegehren.at/timeline-c50706aa-3ea0-4f72-8df2-8372423dd6ba/> (zuletzt aufgerufen am: 12.04.2023).
- Lacroix, Karine (2018): Comparing the Relative Mitigation Potential of Individual Pro-Environmental Behaviors. In: *Journal of Cleaner Production* 195, S.1398-1407. DOI:10.1016/j.jclepro.2018.05.068.
- Liehr, Stefan/Röhrig, Julia/Mehring, Marion/Kluge, Thomas (2017): How the Social-Ecological Systems Concept Can Guide Transdisciplinary Research and Implementation: Addressing Water Challenges in Central Northern Namibia. In: *Sustainability* 9, no. 7: 1109. DOI: 10.3390/su9071109.
- Mattioli, Giulio/Roberts, Cameron/Steinberger, Julia K./ Brown, Andrew (2020): The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach. In: *Energy Research & Social Science* 66: 101486. DOI:10.1016/j.erss.2020.101486.
- Mayntz, Renate (1983): Implementation politischer Programme. 2, Ansätze zur Theoriebildung. Westdeutscher Verlag.
- ÖBB (2020): Zahlen, Daten, Fakten – ÖBB KOMPAKT 2019/20. ÖBB-Holding AG & ÖBB-Werbung GmbH: Wien.
- ÖBB Infrastruktur AG (2023): 100 Prozent grüner Bahnstrom. Aufgerufen über: <https://infrastruktur.oebb.at/de/informationen-und-mehr/bahn-erleben/zuegig-erklaert/gruener-bahnstrom> (zuletzt aufgerufen am: 29.01.2023).
- O'Neill, Daniel/Fanning, Andrew/Lamb, William/Steinberger, Julia K. (2018): A Good Life for All Within Planetary Boundaries. In: *Nature Sustainability* 1, no. 2, S.88-95. DOI:10.1038/s41893-018-0021-4.
- ÖPNRV-G 1999: Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999). Stammfassung: BGBl. I Nr. 204/1999 (NR: GP XX IA 1132/A AB 2046 S. 180. BR: AB 6046 S. 657.). (Fassung vom: 10.05.2023).
- ÖREK (2022): Die österreichweiten ÖV-Güteklassen – Rahmen, Struktur & Beispiele. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz: Wien. Aufgerufen über: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O_ROK-Broschuere_Heft_10_O_V-Gu_teklassen.pdf (zuletzt aufgerufen am: 18.02.2023).
- Parlament Österreich (2023): Entwicklung eines Österreich-Tickets zur Erreichung der Klima-Ziele (270/UEA). Aufgerufen über: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVI/UEA/270> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Parlament Österreich (2023a): Schaffung eines österreichweiten Öffi-Tickets zur Erreichung der Klimaziele (266/A(E)-BR/2019). Aufgerufen über: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/BR/A-266> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Parlament Österreich (2023b): Politische Kontrolle – Instrumente politischer Kontrolle des Parlaments gegenüber der Bundesregierung: vom Fragerecht über Entschlüsse bis hin zu Untersuchungsausschüssen. Aufgerufen über: <https://www.parlament.gv.at/verstehen/politisches-system/kontrolle/politische-kontrolle/index.html> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Parlament Österreich (2023c): Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH, Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (1275/A). Aufgerufen über: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/A/1275> (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Parlament Österreich (2023d): Vorparlamentarisches Begutachtungsverfahren. Aufgerufen über: <https://www.parlament.gv.at/beteiligen/wissenswertes/begutachtungsverfahren/vorparlamentarisches-verfahren> (zuletzt aufgerufen am: 10.04.2023).

Parlamentsdirektion (2020): 348 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP: Volksbegehren „Klimavolksbegehren“. Aufgerufen über: https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/I/348/fname_819405.pdf (zuletzt aufgerufen am: 26.04.2023).

Plank, Christina/Liehr, Stefan/Hummel, Diana/Wiedenhofer, Dominik/Haberl, Helmut/Görg, Christoph (2021). Doing More with Less: Provisioning Systems and the Transformation of the Stock-Flow-Service Nexus. In: *Ecological Economics* 187: 107093. DOI:10.1016/j.ecolecon.2021.107093.

Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates. ABI L 2003/275, 32. (zuletzt aufgerufen am: 09.05.2023).

Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten. ABI L 2009/140, 63. (zuletzt aufgerufen am: 09.05.2023).

Schaffartzik, Anke/Pichler, Melanie/Pineault, Eric/Wiedenhofer, Dominik/Gross, Robert/Haberl, Helmut (2021): The Transformation of Provisioning Systems from an Integrated Perspective of Social Metabolism and Political Economy: a Conceptual Framework. In: *Sustainability Science* 16, no. 5, S.1405-1421. DOI:10.1007/s11625-021-00952-9.

Schanes, Karin/Giljum, Stefan/Hertwich, Edgar (2016): Low Carbon Lifestyles: A Framework to Structure Consumption Strategies and Options to Reduce Carbon Footprints. In: *Journal of Cleaner Production* 139, S.1033-1043. DOI:10.1016/j.jclepro.2016.08.154.

Schneider, Volker/Janning, Frank (2006): Politikfeldanalyse: Akteure, Diskurse und Netzwerke in der öffentlichen Politik. 1. Auflage. VS, Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.

Seebauer, Sebastian/Lückl, Alina/Köberl, Judith/Kulmer, Veronika (2021): Soziale Folgen des Klimawandels in Österreich. Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz: Wien.

Shue, Henry (1999): Global environment and international inequality. In: *International Affairs (London)*, vol. 75, no. 3, S.531-545. DOI:10.1111/1468-2346.00092.

STATISTIK AUSTRIA (2019): Tabellenband EU-SILC 2019 und Bundesländertabellen mit Dreijahresdurchschnitt EU-SILC 2017 bis 2019 – Einkommen, Armut und Lebensbedingungen. Bundesanstalt Statistik Österreich: Wien.

STATISTIK AUSTRIA (2022): Kfz-Bestand. Aufgerufen über: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand> (zuletzt aufgerufen am: 28.01.2023).

STATISTIK AUSTRIA (2022a): Tabellenband EU-SILC 2021 und Bundesländertabellen mit Dreijahresdurchschnitt EU-SILC 2019 bis 2021 – Einkommen, Armut und Lebensbedingungen. Bundesanstalt Statistik Österreich: Wien.

Universität Klagenfurt/Wirtschaftsuniversität Wien/Deloitte Österreich/Wien Energie (2020): Erneuerbare Energien in Österreich. Der jährliche Stimmungsbarometer der österreichischen Bevölkerung zu erneuerbaren Energien. Aufgerufen über: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/at/Documents/presse/at-studie-erneuerbare-energien-2020.pdf> (zuletzt aufgerufen am: 03.04.2023).

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (2022): VCÖ-Analyse: Große Unterschiede zwischen Österreichs Gemeinden bei Pkw Dichte. Aufgerufen über: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-analyse-grosse-unterschiede-zwischen-oesterreichs-gemeinden-bei-pkw-dichte> (zuletzt aufgerufen am: 28.01.2023).

Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“). ABI L 2021/243, 1. (zuletzt aufgerufen am: 29.01.2023).

Wiener Linien (2022): Die Wiener Linien in Zahlen. Aufgerufen über: <https://www.wienerlinien.at/die-wiener-oeffis-in-zahlen> (zuletzt aufgerufen am: 28.01.2023).

Anhang 1 – Interview-Transkript

Transkript des Experteninterviews mit Herrn Dr. Heinz Högelsberger (H) (Verkehrsexperte der Arbeiterkammer Wien) geführt von Lisa Zauber (Z) am 13. März 2023 um 13:30 Uhr.⁵

1 Z: Genau, und da hätte ich jetzt eben gerade so als erste Einstiegsfrage gleich mal: Es hat
2 15 Jahre gedauert, dass ein österreichweites öffentliches Verkehrsticket kommt, woran hat
3 das gelegen?

4 H: Ja, also da hat's meiner Meinung nach, ich habe das auch die ganze Zeit, wir haben das
5 mit beobachtet und waren immer dafür, dass es diese Art von Ticket gibt. Und ich glaube,
6 da gibt's zwei Gruppen an Gründen: Das eine war ein Finanzialler, dass sich die einzelnen
7 Stakeholder nicht einigen haben können, wie dann die Aufteilung der Fahrgasteinnahmen
8 funktionieren sollte, wer das Delta zahlt, also das eben die Menschen sich dadurch was
9 ersparen, muss eben die öffentliche Hand dann auffangen. Also es war einerseits ein
10 finanzielles Problem: wie können die einzelnen Verkehrsunternehmen/Eisenbahnen
11 überhaupt das Abrechnen, wer mit ihnen gefahren ist und wer nicht, um dann quasi einen
12 fairen Anteil an dem Kuchen zu bekommen. Und das andere war auch ein machtpolitisches
13 Problem und das haben wir jetzt auch gemerkt, wie das Klimaticket jetzt endgültig
14 eingeführt worden ist. Das zum Beispiel der Verkehrsverbund Ostregion, also das ist der
15 größte Verkehrsverbund, der Wien, Niederösterreich und Burgenland abdeckt und glaube
16 ich, rund 55 Prozent des Nahverkehrs findet in dieser Ostregion statt, österreichweit, dass
17 die sich da bis zum Ende dagegen gewehrt haben und da ist es gegangen, um so Fragen,
18 wie „wir sind nicht gefragt worden“ also „wir sind nicht eingebunden worden“, „man ist über
19 uns drüber gefahren“, da hat sich der Föderalismus in Österreich wieder von seiner
20 schlechtesten Seite gezeigt.

21 Z: Ja.

22 H: Und aus diesen Gründen und weil es niemand wirklich gepusht hat. Es ist zwar im
23 Regierungsübereinkommen mindestens einmal drinnen gestanden „des mach' ma“, aber
24 es war nirgends Herzblut dahinter, sondern „mach' ma“ und dann ist es leider nicht passiert.
25 Das Einzige, was in der Richtung gegeben hat, war ja dann die ÖsterreichCard von der
26 ÖBB, die aber sozusagen eine Streckennetzkarte, aber nur für die Eisenbahn, die von der
27 ÖBB angeboten worden ist, gegeben hat, kein Nahverkehr, kein Straßenbahnverkehr dabei
28 war, also kein Nahverkehr abseits der Eisenbahn und das zu einem im Vergleich zu anderen
29 Ländern wie Deutschland relativ preisgünstig war, aber das dann doch irgendwie eine sehr
30 eingeschränkte Benutzeranzahl gehabt hat.

31 Z: Ja. Und können Sie sich erklären, warum es dann jetzt funktioniert hat?

32 H: Also ich glaube das sind zwei Gründe. Das eine war wirklich die Hartnäckigkeit der
33 Grünen, in Person von der Leonore Gewessler, weil für die war das und ist immer noch, so
34 ein Leuchtturmprojekt. Weil immer, wenn man fragt, was ist passiert, verkehrspolitisch,

⁵ Die Veröffentlichung des Transkripts wurde durch schriftliche Bestätigung von Herrn Dr. Heinz Högelsberger genehmigt.

35 dann ist es das Klimaticket. Also einerseits hat die einfach dann mit einer ... sie wollte das
36 durchführen, sie hat das sozusagen benötigt, als politischen Erfolg. Da war allen klar, dass
37 muss im Jahr 2021, muss das einfach passieren, und wenn es am 31. Dezember war. Das
38 ist dann so rund um den Nationalfeiertag eingeführt worden. Also da war einfach viel mehr
39 Drive dahinter. Sie war auch bereit Geld in die Hand zu nehmen, um eben das abzudecken.
40 Sie hat auch einzelne Bundesländer ins Boot geholt, indem sie weitreichende finanzielle
41 Zusagen, abseits dieses Klimatickets, mit „wir finanzieren euch hier eine Regionalbahn“
42 oder „hier eine Straßenbahnlinie“ und so weiter, hat sie viele ins Boot geholt. Und ich glaube
43 was auch noch dazu gekommen ist, war auch sozusagen der technische Fortschritt, die
44 Digitalisierung. Das zum Beispiel die WESTbahn AG ganz genau weiß wer in ihren Zügen
45 mit dem Klimaticket fahrt und für die WESTbahn AG ist das Klimaticket so eine Art
46 Goldgrube, weil die sehr aktiv sich um diese Kunden bemühen. Da kann man gratis... hat
47 man eine gratis Reservierung und einen eigenen Wagon nur für Klimaticket-Fahrer und
48 -Fahrerinnen. Also und da das jetzt einfacher ist sozusagen zuzuordnen, wie viel Fahrgäste
49 hat welches Unternehmen, wie werden die Einnahmen beziehungsweise die Abgeltungen
50 der Verluste aufgeteilt. Das geht jetzt auch leichter, als es vielleicht vor 15 Jahren war. Also
51 das ist vielleicht ein zweiter Faktor, der da auch hineingespielt hat.

52 Z: Ja. Ja. Ich hatte selber noch überlegt, ob es auch so ein bisschen an der
53 unterschiedlichen jetzt institutionellen Situation liegen kann. Ich hatte mal so nachguckt,
54 dass, als es 2008 kommen sollte, war das ja als Anti-Teuerungsmaßnahme so vor allen
55 Dingen vom Finanzministerium vorgeschlagen und wäre dann an Verkehr, Innovation und
56 Technologie gegangen. Jetzt haben wir inzwischen ein Bundesministerium, was
57 Klimaschutz und Verkehr in einem vereint. Glaube Sie, dass das auch da mit reingespielt
58 hat?

59 H: Auch das wird reingespielt haben und was natürlich auch dazu kommt, ist das sich der
60 Verkehrssektor seit 1990 zum „Sorgenkind“ klingt so verniedlichend, aber auf jeden Fall
61 zum Problemfall innerhalb des Klimaschutzes entwickelt hat, da ist [unverständlich:
62 „prozentualer“] heimischen CO₂-Emissionen gekommen vom Verkehrssektor, also da ist
63 eigentlich der Veränderungsdruck am größten. Der Klimawandel ist schon für alle spürbar,
64 das heißt die Zeit war auch reif, dass man hier wirklich mit so einem Ticket an die
65 herangetreten ist. Ich meine, über die Abschätzung was es Positives bewirkt, werden wir
66 glaube ich eh noch reden, oder soll ich es gleich anhängen oder wie ist es Ihnen lieber?

67 Z: Ja, gerne. Sonst frage ich nicht nochmal nach.

68 H: Wir waren, die AK war immer für so eine Art von Netzkarte und ich persönlich habe es
69 auch und weiß das zu schätzen und der Vorteil ist eben, für Leute, die bis jetzt halt ohnehin
70 gependelt sind und irgendwelche Streckenkarten hatten, Wiener Neustadt/Wien oder
71 ähnliches, dass diese Klimatickets um einiges günstiger sind. Das heißt, die die jetzt eh
72 schon mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren oder die sie häufig nutzen, wurden dadurch
73 belohnt. Das ist natürlich zwar schön, aber es ändert natürlich nichts am
74 Mobilitätsverhalten. Was aber glaube ich der große Clue ist, ist dass es eben einfach ist,
75 dass man auch nach Linz fahren kann und sich nicht überlegen muss „Wo kriege ich jetzt

76 für die Straßenbahn in Linz oder in Graz einen Fahrschein“, sondern das ist alles dabei,
77 diese allumfassende Mobilität ist sicher toll. Und ich glaube der größte Hebel ist auch, dass
78 Menschen, die so ein Ticket dann haben, es auch in der Freizeit verwenden, die dann sagen
79 „Na ja dann fahre ich auch, wenn ich jetzt übers Wochenende nach Salzburg fahre, warum
80 soll ich mit dem Auto fahren, ich habe ja die Fahrt schon bezahlt“. Also diese Idee, ich zahle
81 das Ticket einmal und wenn ich damit später fahre, abseits meiner geplanten Wege, dann
82 ist das sozusagen ein Bonus, mein ganz persönlicher Bonus, wofür ich nichts extra zahlen
83 muss. Ich glaube, das bewirkt schon einiges. Allerdings, die überzeugten Autofahrenden
84 werden damit auch nicht abgeholt, weil wer mit dem Auto fährt und es nicht müsste, der
85 rechnet eh nicht in wirtschaftlichen Kategorien, sondern der macht's halt oder sie macht's
86 halt aus Gewohnheit, weil das ihr privates Gefährt ist, Denkfaulheit oder was auch immer.
87 Da gibt es viele Möglichkeiten. Und wo ich aber zwei Probleme... wo ich ein großes Problem
88 sehe, ist dass das Klimaticket jene belohnt die ohnehin in privilegierten Regionen wohnen,
89 wo es einen guten öffentlichen Verkehr gibt. Also wenn ich in einem Dorf wohn', wo zweimal
90 am Tag der Autobus vorbeifährt, Sie haben es eh erwähnt [Vorgespräch], es gibt diese ÖV-
91 Güteklassen, ungefähr ein Fünftel der österreichischen Bevölkerung wohnt außerhalb jeder
92 Gütekasse, also das Minimum sind so vier Busse in jede Richtung pro Tag, an einem
93 Schultag – Wochenende reden wir gar nicht – also da habe ich nicht von einem günstigen
94 Ticket für den öffentlichen Verkehr, wenn es keinen öffentlichen Verkehr gibt.

95 Z: Ja.

96 H: Wenn man in einem Ballungsraum wohnt oder entlang einer Hauptverkehrsachse, da
97 kann man das nutzen. Also das ist eine gewisse Ungerechtigkeit und da müssten wir halt
98 mit zwei Hebeln ansetzen: das eine ist, dieses Schlagwort – gibt's eh auch in dem
99 Regierungsübereinkommen – „Mobilitätsgarantie“, das heißt dass man auch abseits des
100 eigenen Autos seine Alltagswege irgendwie zurücklegen kann, und da sehe ich noch relativ
101 wenig Aktivitäten in die Richtung. Und der zweite Hebel wären noch die berühmten Push-
102 Maßnahmen, das heißt, dass man Leuten, die auf Öffis umsteigen *könnten*, auch wirklich
103 die Attraktivität des Autoverkehrs reduziert. Seien das jetzt Tempolimits, die groß diskutiert
104 werden oder Einschränkungen in die Stadt, in Städte zu fahren, wo es einen guten
105 öffentlichen Verkehr gibt, Parkraumbewirtschaftung oder überhaupt Reduzierung des
106 Parkraums, Neuverteilung der öffentlichen ... des Straßenraums, eine demokratischere
107 Neuverteilung auf die anderen Verkehrsteilnehmer, weil da die Autos, egal fahrend oder
108 parkend, sehr viel Platz beanspruchen. Also darum ist das ... für mich ist das Klimaticket
109 ein erster Ansatz, ist aber, wenn das alleine ist... entfaltet sicher nicht die Wirkung, die es
110 haben könnte. Und was dann auch durch die bissl komplizierte und holprige Einführung
111 passiert ist, dass von der ursprünglichen Idee 1-2-3-Ticket eigentlich nichts mehr über ist,
112 sondern wir haben dann... dann ist das bundesweite Klimaticket, das so quasi das 3er
113 Ticket, gekommen und dann haben die einzelnen Verkehrsverbünde mehr oder weniger
114 notgedrungen ihre regionalen Klimatickets auch aufgesetzt – da sind einige wie in Salzburg
115 inzwischen günstiger geworden, aber zum Beispiel dann für so die ... für Wien,
116 Niederösterreich und Burgenland, dieses Metropolticket, das ist sozusagen ein
117 zweieinhalfach... ein zweieinhalb Ticket – also diese einfache Idee ist jetzt nicht

118 durchgeführt worden und das ist quasi, das ist der Preis, den man dafür zahlen muss, dass
119 es überhaupt zu einer quasi „zwangsweisen“ Einführung gekommen ist und die anderen
120 dann mitziehen haben müssen. Und dann gibt es so Kleinigkeiten, wie bei irgendwelchen
121 regionalen Klimatickets kann man das Fahrrad mitnehmen, beim österreichweiten nicht
122 gratis und so, also das sind noch Feinheiten, die niemand versteht, die halt irgendwie aus
123 der Geschichte entstanden sind. Also das sind so ... wo ich die Vor- und Nachteile des
124 Klimatickets sehe. Und interessant, dass Sie erwähnt haben, dass ja das als Anti-
125 Teuerungspaket damals eingeführt worden ist, weil jetzt, dass das Klimaticket jetzt statt 12
126 Monate zum gleichen Preis 13 Monate gilt, ist ja auch so eine Anti-Teuerungsmaßnahme,
127 die aber meiner Meinung nach nichts am Verkehrsverhalten ändern würde. Also ich freu
128 mich, dass es jetzt einen Monat länger ist, aber es hat mich und ich glaube es hat
129 niemanden dazu gebracht zu sagen „Boah jetzt ist es 13 Monate gültig, jetzt kaufe ich mir
130 das auch“. Das passiert nicht.

131 Z: Ja.

132 H: Und die es haben, freuen sich darüber und sind eigentlich... aber hätten es halt auch für
133 12 Monate gekauft. Also da wird glaube ich Geld, öffentliches Geld für etwas verwendet,
134 was aber Null Wirkung hat, das man wirklich irgendwo einmal in einer Presseaussendung
135 reinschreiben kann, aber es wird niemanden zum Umstieg verleiten und die, die es haben
136 freuen sich halt, dass sie ihnen da jetzt quasi ein Geld geschenkt worden ist. Aber es ändert
137 leider nichts. Das ... also... drum ... ich sehe die ganze Sache ein bisschen ambivalenter,
138 obwohl natürlich das Klimaticket an sich eine positive Sache ist.

139 Z: Ja. Sehen Sie denn ein Risiko darin, dass wenn es jetzt eben gerade die Privilegierten
140 betrifft, die den Zugang zu der Mobilität haben und die dann sehen „ok es ist auf jeden Fall
141 viel günstiger, als wenn ich ein Auto habe und ein Auto ein ganzes Jahr zahlen muss, als
142 dieses Ticket“, dass dann das Geld, was man sich daran spart durch anderen Konsum,
143 dann anders wieder zu CO₂-Ausstößen... also zugeführt wird? Dass das so diesen
144 negativen Rückkoppelungseffekt hat?

145 H: Ja, das ist immer die große Frage: was machen Menschen, denen ein Geld überbleibt?
146 Kaufen sie sich Bio-Lebensmittel statt traditionellen, oder fliegen sie am Wochenende ...
147 keine Ahnung nach Paris? Ja die Frage, es hängt sehr von den individuellen
148 Konsummustern ab. Aber, wenn jemand zum Beispiel, weil er das Klimaticket hat und er so
149 wie wir hier im Wiener Ballungsraum in einer öffentlich gut erreichbaren Gegend wohnt und
150 dann auch am Wochenende seine Ausflüge, was weiß ich in die Wachau oder keine Ahnung
151 am Semmering, dann mit dem Zug fährt, dann ist das schon, dann erspart sich der Mensch
152 Geld, aber er spart damit auch Treibstoffkosten und Fahrten mit dem Pkw. Das ist dann an
153 sich sehr positiv anzusehen, weil das immer sehr Energie.... Weil sich der dann eine sehr
154 CO₂-intensive Art der Fortbewegung erspart. Wenn er das dann in andere... in
155 Konsumgüter anlegt oder sie, das müsste man sich ausrechnen, ob das dann im Saldo
156 positiv oder negativer ist.

157 Z: Ja, ja.

158 H: Das ist schwierig zu sagen.

159 Z: Ja, schwierig.

160 H: Ich meine, so eine ähnliche Diskussion gibt es ja bei der Home Office, wo die
161 Wissenschaft davon ausgeht, ein Tag Home Office ist positiv, verkehrspolitisch, wenn's
162 mehr ist, dann hat man erstens die Reisezeit fällt weg und dann hat man auf einmal Zeit
163 und Flexibilität, um was weiß ich, die Kinder zum Fußballtraining oder zum Geigenunterricht
164 zu bringen oder ins nächste Einkaufszentrum zu fahren. Also da gibt es dann halt, dann
165 werden halt andere Wege, weil man irgendwie doch aus dem Haus will und mobil sein will,
166 dann werden dadurch andere Wege leichter gemacht und die Frage, was man sich dann
167 wirklich einspart, an zurückgelegten Kilometern und an Umweltzerstörung ist dann fraglich.
168 Also weil man eben einfach dann irgendwelche Ersatzhandlungen macht, aber das ist auch,
169 da gibt es auch eine breite Diskussion, aber so weit ich weiß keine wirklichen fundierten
170 Daten, die das eine oder das andere abschätzen.

171 Z: Ja, ich glaube auch nicht. Dann vielleicht noch die Frage, es gibt ja beim Klimaticket
172 verschiedene Varianten, es gibt die vergünstigte für Studierende, für Senioren,
173 Familienoption gibt es und für Personen mit Behinderung. Es gibt ja noch andere
174 Vulnerabilitätsgruppen, würden Sie sagen, dass ... oder Ausgrenzungen, armutsgefährdete
175 Menschen, dass die auch hätten, anders bedacht werden müssen? Also dass das Ticket
176 zwar günstig ist, aber trotzdem immer noch für viele teuer.

177 H: Ja, ich meine, das erste Ärgernis, was wir hatten, ist wir kämpfen seit jeher an, gegen
178 diese Seniorenermäßigung, die alle zwei Jahre um ein Jahr erhöht worden ist und jetzt das
179 Maximum von 65 Jahren erreicht hat. Und wir waren immer dafür, dass diese
180 Seniorenermäßigung nicht an irgendein willkürliches Alter gebunden ist, sondern an den
181 tatsächlichen Pensionsantritt. Weil unser Argument ist: sobald man pensioniert wird, hat
182 man per se weniger Geld zur Verfügung als vorher, weil der aktive Geldbezug halt höher
183 ist, und das hätten wir gerne gesehen, dass man entweder... dass man es hier macht, weil
184 die Geschichte ist ja die, dass ja vor Jahren hat es diese Seniorenermäßigung gegeben:
185 bei Männer 65, bei Frauen 60. Und dann hat das ein Mann vor den Verwaltungs- oder
186 Obersten Gerichtshof, auf jeden Fall hat es dann einen Gerichtsentscheid gegeben, dass
187 das aufgrund des Geschlechts, diese Unterschiede nicht verfassungsgerecht sind. Und was
188 man halt gemacht hat, ist, man hat dann für alle mit 60 begonnen und hat dann sukzessive
189 auf 65 erhöht, sodass es jetzt eigentlich nurmehr nur Verlierer gibt. Und speziell die Frauen,
190 die teilweise schon in Pension sind, generell weniger... niedrigere Pensionen als Männer
191 haben und dann auch noch Vollpreiszahlerinnen sind. Und ... also das war etwas, was wir
192 auf jeden Fall kritisiert haben. Und beim ... und ich mein' das Klimaticket kann nicht alles
193 abfedern, weil ein weiterer Kritikpunkt auf der anderen Seite des Altersspektrum, das wir
194 haben, ist dass es zwar diese ganzen Schülerfreifahrten, Schüler- und Lehrlingsfreifahrten,
195 gibt und damit verbunden dann das Topjugendticket, wo man um, ich glaube 90 Euro ist es
196 jetzt, so quasi in Wien, Niederösterreich und Burgenland als Schüler, Schülerin, Lehrling,
197 quasi das ganze Netz befahren kann und das gibt es in allen Bundesländern in anderen
198 Varianten. Dass das aber, dass man dafür aber einen Schülerausweis oder einen

199 Lehrlingsausweis braucht und wir ja inzwischen ja diese Ausbildungspflicht bis 18 haben,
200 würde ich sagen, eigentlich sollten für alle Jugendlichen bis 18 sollte es diese Freifahrt
201 geben und eigentlich sollte es reichen, dass man sein Geburtsdatum irgendwo hat und dass
202 das nicht... weil es gibt viele die in irgendwelchen Produktionsschulen oder in anderen
203 exotischen Ausbildungszweigen sind, die dann da durchfallen und das überhaupt nicht
204 gerechtfertigt ist. Und also da gibt es immer wieder Dinge, auf die man bei dem Klimaticket
205 nicht, sondern das ist eher auf Verbünde-Ebene anzusiedeln, wo man das machen hätte
206 können. Und bei anderen vulnerablen Gruppen, also zum Beispiel für Wien gibt es ja diese
207 MobilCard für armutsbetroffene Menschen, die dann verbilligt fahren. Ja, aber wie das für
208 ein österreichweites Ticket ist, haben wir nicht so im Fokus gehabt. Aber da hätte man
209 sicherlich noch mehr Fantasie walten können, um auch den Menschen mehr Mobilität
210 außerhalb der Stadtgrenze zu ermöglichen. Ja.

211 Z: Ja.

212 H: Ja, haben wir ehrlich gesagt bis jetzt nicht so am Schirm gehabt.

213 Z: Ja, vielleicht wäre das dann sogar, wenn es eben, also diese ÖV-Güteklassen sind ja
214 dann auf die Region bezogen, vielleicht sogar daran geknüpft. Dass auch wenn man dann
215 in so einer schlecht angebundenen Gütekasse praktisch seinen Wohnort hat, dass man
216 dann auch Vergünstigungen ... wobei das wahrscheinlich dann alles sehr kompliziert wird.

217 H: Das ist auch ein Problem, wie vergünstigt dafür, dass kein Bus fährt.

218 Z: Ja.

219 H: Da ist mir ehrlich gesagt lieber, man nimmt..., wenn man Geld..., wenn man öffentliches
220 Geld hat, und das ist eben eine Frage, man kann ja jeden Steuereuro nur einmal ausgeben,
221 da ist wirklich dann die Frage, und jetzt auch nochmal meine Kritik an diesen 13. Monat-
222 Laufzeit, die wirklich niemanden motiviert haben, warum man das Geld nicht verwendet hat,
223 um in schlecht angebundenen Gebieten den öffentlichen Verkehr auszubauen. Weil, ich
224 habe vor kurzem einen A&W... also wir haben so den „Arbeits- und Wirtschafts-Blog“, da
225 habe ich einen Beitrag geschrieben auch über den Zusammenhang zwischen schlechten
226 öffentlichen Verkehr und Motorisierungsgrad, also Anzahl an Pkw pro 1.000
227 Einwohner/Einwohnerinnen. Und da sieht man einen klaren Zusammenhang, für alle
228 österreichischen Bezirke aufgetragen, je schlechter die öffentliche Anbindung ist oder die
229 Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel, desto höher ist der Besitz an Pkws. Und die
230 österreichischen Bezirke mit dem höchsten Anteil an Pkw, mit der höchsten Pkw-
231 Abhängigkeit, das sind aber nicht unbedingt wohlhabende Bezirke, sondern das sind im
232 Bezirk, politischer Bezirk im Waldviertel, im Südburgenland, in der Südsteiermark. Und dort,
233 den mal einen besseren öffentlichen Verkehr zu ermöglichen und damit quasi diese
234 Autoabhängigkeit, die in den Fällen ja keine freiwillige ist, also wenn ich in einem
235 Ballungsraum ein Auto habe, dann ist das meine freie Entscheidung, wo ich nicht sagen
236 kann „boah, das hängt an dem schlechten öffentlichen Verkehr“. Das sehen wir genau, es
237 gibt Bezirke, auch in Wien, die haben einen guten öffentlichen Verkehr, sind aber
238 wohlhabende Bezirke und damit schnalzt der Motorisierungsgrad gleich mal rauf. Und ...

239 aber für die ländlichen Gebiete, die wirklich, wo Auto einerseits notwendig ist, andererseits
240 auch schlecht leistbar ist, dort müssten wir auf jeden Fall ansetzen. Das ist auch eine Frage
241 von Mobilitätsgerechtigkeit, Mobilitätsarmut. Dinge über die wir..., die auch schon auf EU-
242 Kommissionsebene langsam diskutiert wird und angedacht werden, die aber meiner
243 Meinung nach, ist das ganz Begriff Mobilitätsgerechtigkeit noch sehr in den Kinderschuhen.
244 Für wen bauen wir die Verkehrsinfrastruktur, wer nutzt sie, wo fließt das Geld hin und wohin
245 nicht?

246 Z: Ja, ja.

247 H: Das ist ... das beschäftigt mich auch, das finde ich einen sehr spannenden Bereich.

248 Z: Ja, auf jeden Fall. Dann vielleicht noch so inhaltlich zu dem, wie dann das Klimaticket
249 gekommen ist: was war denn so, also Ihres Wissens nach, besonders umkämpft? Also
250 außer jetzt die Ostregion, die ja sehr lange sehr umkämpft war, ob die überhaupt da mit
251 machen. Aber andere Aspekte, es wurde ... ursprünglich mal, hieß es 1490 Euro wäre ein
252 Preis, der gemeistert werden kann, jetzt sind es ja 1095 Euro, also doch nochmal weniger.
253 Was waren noch Punkte?

254 H: Ja also das eine war eben, ja die Höhe: wie hoch ist es wirklich. Und da war natürlich
255 diese ursprüngliche Idee: für ein Bundesland 1 Euro, für zwei Bundesländer 2 Euro, für
256 ganz Österreich 3 Euro, das war bestechend. Und das hat auch etwas, ich meine darum
257 steckt auch die Wiener Jahreskarte seit inzwischen schon, ich weiß nicht zehn Jahren, ich
258 weiß nicht, seit wann es sie gibt, aber schon immer auf diesen 365 Euro. Obwohl das nur
259 die halbe Wahrheit ist, weil bei der Wiener Jahreskarte ist es so, wenn man das monatlich
260 zahlt, was 60 Prozent der Nutzer/Nutzerinnen tun, da kostete es mehr, da sind wir schon
261 fast bei 400 Euro. Und das ist insofern ungerecht, weil das eher die Menschen machen, die
262 sich eben nicht auf einen Batzen 365 Euro überweisen wollen, sondern die Ärmeren
263 nehmen eher diese monatlichen Zahlungen und die sind dann höher. Ist beim Klimaticket
264 alles nicht so, die kann man monatlich bezahlen, allerdings bleibt der Preis gleich, das finde
265 ich auch wiederum gut. Aber ja, also die Diskussion war eben wie hoch macht man's. Dann
266 die zweite war eben, wie bekommt man die Verkehrsunternehmen ins Boot. Also ÖBB war
267 klar, weil die ist ja im Besitz des Bundes und wenn das Klimaministerium sagt „Ihr macht's
268 da mit“, dann machen die mit. Und machen auch gute Miene zum Spiel, auch wenn sie
269 vielleicht nicht glücklich sind, würden die das nie sagen, weil's einfach, ja, da sind sie unter
270 Zugzwang. Und da war es dann sicherlich auch spannend wie bekommt man andere hinein,
271 weil das natürlich davon lebt, dass es dann wirklich keine Ausnahmen gibt. Weil es wäre ja
272 witzlos, wenn man dann, und das war ja auch das wie dann, warum dann der
273 Verkehrsverbund Ostregion eingeknickt ist, weil wenn man sagt, das gilt ... weil es war ja
274 dann kurzfristig die Situation, wie es eingeführt worden ist, dass ein österreichweites
275 Klimaticket, dass es in sechs Bundesländern gegolten hat. In Wien, Niederösterreich, im
276 Burgenland auf den ÖBB-Strecken, aber nicht bei den Wiener Linien und nicht bei den
277 Regionalbussen und das ist ein unhaltbarer Zustand. Es war allen klar, dass das sinnlos ist.
278 Und da hat die, da hat das Klimaministerium sozusagen auch quasi Tatsachen geschaffen,
279 denen sich die anderen dann unterwerfen haben müssen. Und da war es dann eine Frage

280 nurmehr der finanziellen Abgeltung und wie die anderen rauskommen, ohne ihr Gesicht zu
281 verlieren. Also, aber sonst war es eben so, dass dann, dass das Ministerium gesagt hat:
282 „das mach' ma und heuer wird's passieren“ und hat dann quasi so die versucht mit einem
283 Bundesland nach dem anderen ins Boot zu holen und das war vermutlich auch die einzige
284 Möglichkeit wie es geht. Und dann noch mit einer kritischen Masse zu sagen: „so jetzt mach'
285 ma's“ und die anderen haben dann dem mehr oder weniger zustimmen müssen. War
286 allerdings teuer erkauft, weil dann haben eben manche Bundesländer halt gesagt haben:
287 „ja dafür wollen wir da eine Finanzierung haben, da für jenes eine Finanzierung“. Da war
288 dann noch in Oberösterreich gerade war da Landtagswahl, das war dann auch wieder
289 praktisch, um dieses Bundesland an Bord zu holen. Also, aber es hätte, wenn alle vernünftig
290 und guten Willens wären, hätte die Einführung geschmeidiger und näher an dieser Idee des
291 1-2-3 Ticket entlang stattfinden können, aber ja Österreich hat eben gewisse Spezialitäten
292 und eines davon führt dann dazu, aber es war dann im Endeffekt ja doch ja relativ
293 bemerkens- und beachtenswert, dass es dann doch eingeführt worden ist und hat auch
294 eine gewisse internationale Vorbildwirkung, weil es diese Art von Tickets in diesem
295 Preisniveau eben nicht so oft gibt. Also es gibt zwar in der Schweiz das Generalabo, aber
296 das kostet um einiges mehr.

297 Z: Ja, das war ja andersrum vorher oft das Vorbild und jetzt ist Österreich eigentlich dran
298 vorbeigezogen.

299 H: Ja. Wobei man, die Frage ist ... und dann haben manche Bundesländer wieder ... also
300 ich bin skeptisch, ob man, nur weil man den öffentlichen Verkehr billiger macht, heißt das
301 noch lange nicht, dass dann die Menschen umsteigen. Also, weil da andere Motivationen
302 mitspielen, erstens vom Können, aber auch vom Wollen. Also man kann das ... nur einfach
303 es billiger zu machen, ohne das Angebot auszuweiten und ohne auch quasi Druck
304 auszuüben, dass man sein Mobilitätsverhalten ändert, wird nicht passieren. Und was aber
305 auch nicht passiert ist, war glücklicherweise, weil es hat dann schon so Kassandrarufe
306 gegeben: „ja, die Bahn, die wird dann überfüllt sein“. Natürlich es hat in diesem einen
307 Sommer, hat's dann Züge gegeben, die geräumt werden haben müssen, wo man jetzt gut
308 beraten ist zu manchen Zeiten, Freitag nachmittags oder Sonntag abends, sich vielleicht
309 einen Sitzplatz zu reservieren. Aber diese ..., dass einfach Bahnfahren nicht mal mehr
310 möglich ist und dass das einfach zu einer Tortour wird, das ist nicht passiert. Weil, so ein
311 Klimaticket lebt ja auch davon, dass ich dann sagt „Ok, ich fahre eine Stunde später nach
312 Graz“ oder „Ich geh' noch auf einen Kaffee“ oder „Das Meeting ist früher aus“ also diese,
313 dass man da relativ spontan einfach..., das ist ja der Riesenvorteil von einem Taktverkehr.
314 Aber auch dass ich so ein Ticket jetzt hab' das dann in jedem Zug gilt und wenn ich jetzt
315 Sparschiene hab und „Verdammt ich kann erst in zwei Stunden fahren“, also und das wäre
316 natürlich verloren gegangen, wenn dann immer erwartbar „Der Zug ist so voll, den kann ich
317 gar nicht nehmen und ich muss mich jetzt auf irgendwas festlegen und reservieren“. Das
318 ist eben nicht eingetreten. Und was auch nicht eingetreten ist, was mir aber auch klar war,
319 weil ich vorher schon einmal eine Zeitlang bei den ÖBB die quasi Gratisfahrt gehabt habe,
320 die Leute sitzen deswegen nicht sinnlos im Zug und fahren nur auf einen Kaffee nach
321 Salzburg und wieder zurück. Also das macht man vielleicht einmal oder es macht eine sehr

322 Kleine Schicht an Fahrgästen, aber die meisten haben einfach nicht die Zeit und den Nerv
323 da quasi so sinnlos im Land herumzufahren. Also was schon passiert ist eben, dass man
324 dann gewisse Dinge, und das ist erwünscht, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln macht und
325 nicht wie man früher einfach, da ist man ins Auto eingestiegen, und jetzt das merke ich
326 selber, da schau ich: „Komm' ich da irgendwie anders hin?“ und dann „Ha ja, da gibt's ja
327 um 11 Uhr einen Bus, super, dann fahre ich so hin“. Also man fühlt dann immer dieses „Ha,
328 ich möchte das Ticket so viel wie möglich nutzen, weil ich hab's ja theoretisch schon
329 gezahlt“, das führt dann schon dazu, dass man eben switcht und dass man die öffentlichen
330 Verkehrsmittel mehr verwendet und dass man vielleicht, was ich selbst beobachtet habe,
331 man schaut dann auch nach ob jetzt in St. Pölten irgendwie ein Theaterstück ist und fahrt
332 nach St. Pölten ins Theater, das würde man sonst vielleicht nicht machen. Aber das ist es
333 dann schon an induziertem Verkehr. Und diese Befürchtung, dass jetzt da ganz Österreich
334 quasi zum Nulltarif spazieren fahrt und sich aufwärmst in den Zügen ist nicht passiert.

335 Z: Ja, ja. Also auf jeden Fall dann so die idealen Bereitstellungsbedingungen sind noch
336 lange nicht gegeben und ich hätte jetzt gedacht die Hälfte ist gegeben, weil man hat das
337 Ticket, jetzt fehlt noch der Ausbau der Schienen. Aber es ist eher so, dass dann auch noch
338 der Push-Faktor auf jeden Fall dazukommen müsste.

339 H: Ist meine Meinung. Ja, weil zum Beispiel ein ... eben weil wenn da, wenn es ein
340 Tempolimit auf Autobahnen gibt, dann wird auf einmal die Bahn, und das höre ich jetzt
341 schon, also nach... und das merkt man schon, also durch den Ausbau Wien/Salzburg ist...,
342 ich kenn jetzt Leute, so Manager-Typen, die früher nie freiwillig einen Zug betreten haben,
343 aber so im Railjet in der ersten Klasse sitzen, um dann in knapp über zwei Stunden nach
344 Salzburg zu fahren. Das taugt denen schon und das kann man jetzt auch tun, ohne unter
345 Seinesgleichen da das Gesicht zu verlieren – „Ah du bist mit dem Zug gekommen, Du
346 Loser“. Sondern das wird zu einem Wert an sich. Also da hat sich einiges geändert, durch
347 eben gute, schnelle Verbindungen und teilweise auch eben mit günstigen Tarifen, wobei in
348 Österreich die Tarife ja schon vorher relativ günstig waren, verglichen mit Deutschland oder
349 der Schweiz. Also das hat's schon getan. Aber eben, wenn man da wirklich das ernst nimmt,
350 dann müsste man auch quasi Leute [unverständlich: „ruhig“] mit Push-Faktoren wirklich
351 dem Autoverkehr seine Attraktivität nehmen.

352 Z: Ja. Wobei das wahrscheinlich *viel* schwieriger umzusetzen ist, weil sich gegen ein
353 günstiges Ticket auszusprechen, ist als Partei sehr viel schwieriger, als sich gegen ein
354 Tempolimit auszusprechen.

355 H: Genau, ist auch in der öffentlichen Wahrnehmung so: Ausbau der Öffis, da sind alle dafür
356 und wenn's auch nur ist, damit die anderen damit fahren und ich auf der Straße Platz habe.

357 Z: Ja, genau.

358 H: Also das tut niemandem weh, außer finanziell, aber da sind wir jetzt durch Corona und
359 Sonstige eh gewöhnt, dass da quasi wenn's sein muss viel Geld von der öffentlichen Hand
360 zur Verfügung steht. Aber das andere, das ist dann unpopulärer. Wobei das mit dem
361 Tempolimit ist für mich irgendwie schleierhaft, warum das so unpopulär ist, weil es ist eine

362 ... fast eine, es hat fast nur Vorteile. Ja, es gehen die Unfälle zurück, es geht der
363 Treibstoffverbrauch zurück, die Kosten, die CO₂-Emissionen, die Kapazität der Fahrt, der
364 Straßen steigt sogar, wenn geringere Geschwindigkeiten gefahren werden, es ist sozial
365 gerecht, es gilt für alle, also warum da so in der öffentlichen Meinung, so etwas dagegen
366 ist... aber zum Beispiel in Deutschland habe ich gehört, laut ADAC, dass da sogar eine
367 Mehrheit für Tempolimits sind und trotzdem können sie nicht eingeführt werden. Und bei
368 uns ist das ähnliche Problem halt mit einer Reduktion, ja.

369 Z: Ja, ja.

370 H: Wobei in der Schweiz fahren die Menschen auch nur auf der Überland 80 und nicht 100,
371 die haben halb so viele Verkehrstote auf Überlandstraßen, gerechnet auf Bevölkerung und
372 Verkehr, und das ist aber auch kein Argument bei uns, ja. Schwierig.

373 Z: Ja, ich bin Deutsche und es ist schleierhaft. Vor allen Dingen, weil diese Vorstellung,
374 dass man da irgendwo 230 fährt, das ist meistens sowieso nicht gegeben, weil viel Verkehr
375 ist, weil dann alle so am Überholen sind, dass man eh immer wieder Stau hat und stockend
376 ist und weil Baustellen sind. Und dann hat man immer so Abschnitte, die frei sind.

377 H: Wo man kurz aufs Gas steigen kann, wenn man das Auto hat.

378 Z: Genau, ja.

379 H: Ja, weil man... das ist schnell umzusetzen und so einfach Millionentonnen an CO₂
380 einzusparen, gibt es sonst nirgends. Es ist eigentlich die leichteste Maßnahme und von
381 einem Tag auf den anderen umzusetzen, kostet die öffentliche Hand auch nichts, also außer
382 paar Schilder auszutauschen, also ja es ist mystisch.

383 Z: Ja, das deutsche Argument war ja, es gäbe nicht genug Schilder.

384 H: Ah ok.

385 Z: Wobei man so viele recyceln könnte, weil es gibt so viele Schilder... ja. Ja gut, aber ich
386 glaube, dann habe ich zu dem, was ich so fragen wollte, eh schon super viel erfahren, weil
387 Sie auch schon vieles angesprochen hatten, was ich dann noch nachgefragt hätte. Eben
388 mit dem, ob das Klimaticket wirklich die Menschen in den öffentlichen Verkehr bringt oder
389 halt diejenigen, die ihn eh nutzen davon profitieren, da haben wir ja darüber gesprochen.
390 Deshalb glaube ich, kann ich das stoppen.

Dauer der Aufnahme: 32:04:94 Minuten

Anhang 2

Zusammenfassung

Die vorliegende Forschungsarbeit widmet sich der Frage, wie das Treibhausgaseinsparungspotenzial der Österreicher*innen im Sektor Mobilität durch politische Maßnahmen positiv beeinflusst werden kann. Auf Basis des Theorieansatzes der Bereitstellungssysteme und dem Konzept der Lebensweise wird die Annahme geprüft, ob die Veränderung des Bereitstellungssystems rund um ein klimafreundliches Mobilitätsangebot durch die politische Maßnahme der Einführung des Klimatickets einen nachhaltigen Lebenswandel der Österreicher*innen begünstigt. Die politikwissenschaftliche Relevanz der Forschung ist mit dem hohen Treibhausgaseinsparungspotenzial, das der Mobilitätssektor aufweist, zu begründen sowie der Erkenntnis, dass politische Maßnahmen klimafreundliche Verhaltensweisen induzieren können. Die empirische Überprüfung der Fragestellung erfolgt anhand einer Policy Analyse der Einführung des Klimatickets in Österreich. Der Analysefokus liegt auf dem Zeitraum zwischen 2018 und dem Stichtag der Einführung am 26. Oktober 2021. Für die Untersuchung wurden Aussendungen des Verbreitungsservice OTS der Austrian Presse Agentur analysiert. Durch die Berücksichtigung des Leistungsfähigkeitsprinzips knüpft die Arbeit an den Diskurs des (sozial-)gerechten Klimaschutzes an.

Abstract

The research work at hand is dedicated to the question of how the greenhouse gas reduction potential in the mobility sector in Austria can be positively influenced by political measures. Therefore, the assumption is tested whether the change of the provisioning system regarding a climate-friendly mobility option through the political measure of the introduction of the Klimaticket encourages a sustainable change in the Austrians' way of life. The review is based on the Systems of Provision Approach and the concept of the Mode of Living [Lebensweise]. The scientific relevance of the research is argued with the high greenhouse gas saving potential of the mobility sector and the significance to affirm that political measures can induce climate-friendly behaviors. The empirical testing of the research question is based on a policy analysis of the political measure of introducing the Klimaticket in Austria. The analytical focus is on the period between 2018 and the date of its introduction on October 26, 2021. For the analysis, press releases broadcasted by the dissemination service OTS of the Austrian Press Agency were examined. By considering the capability principle, the work adds to the discourse of a (socially) just climate protection.