

Diploma Thesis

Climate Emergency – The status quo of measures taken in transport in Austrian municipalities and provinces

Submitted in satisfaction of the requirements for the degree of
Diplom-Ingenieur / Diplom-Ingenieurin
of the TU Wien, Faculty of Civil Engineering

DIPLOMARBEIT

Klimanotstand – Zum Stand der Maßnahmen im Verkehr auf Ebene der Gebietskörperschaften

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines / einer
Diplom-Ingenieurs/ Diplom-Ingenieurin
eingereicht an der Technischen Universität Wien, Fakultät für Bauingenieurwesen

von

Caroline Scheiber, BSc

Matr.Nr.: 01425392

unter der Anleitung von

Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger

Proj.Ass. DI Tadej Brezina

Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien,
Gußhausstraße 30/230, A-1040 Wien

Wien, im Jänner 2020

Kurzfassung

Im Zuge dieser wissenschaftlichen Arbeit wird untersucht, welche Auswirkungen das Ausrufen des Klimanotstandes in österreichischen Gebietskörperschaften auf Verkehrs- und Infrastrukturebene hat. Zum Stichtag am 01. August 2019 haben die sieben Gemeinden Michaelerberg-Pruggern, Perchtoldsdorf, Traiskirchen, Hart bei Graz, Steyregg, Hartberg und Kufstein sowie das Bundesland Vorarlberg den Klimanotstand ausgerufen.

Zunächst wird eine Literaturrecherche über die nationale und internationale Klima- und Umweltpolitik betrieben. Dabei liegt der Fokus auf globalen Klimazielen wie den Kyoto-Zielen, der Agenda 21 und Zielen für das Jahr 2030 sowie die nationale Umsetzung zur Erreichung der festgelegten Emissionsreduktionen in Österreich. Die Kyoto-Ziele hätten spätestens bis zum Jahr 2012 erfüllt werden müssen, sind in Österreich jedoch weit verfehlt worden, sodass der Zukauf von Emissionszertifikaten unumgänglich war. Auch die Ziele für das Jahr 2020, welche innerhalb der EU fixiert worden sind, werden nicht erreicht werden können. Eine rasante Wende müsste kommen, um eine Zielerreichung für 2030 zu ermöglichen.

Auf Basis dieses Vorwissens wird ein semi-strukturierter Fragenkatalog erstellt, welcher für die Expertenleitfadeninterviews mit den zuständigen Personen in den betreffenden Gebietskörperschaften verwendet wird. Dabei soll untersucht werden, aus welchen Gründen die Gemeinden bzw. das Bundesland den Klimanotstand ausgerufen haben und wie diese sich von Gebietskörperschaften unterscheiden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben. Änderungen in der Alltagspolitik, bei der Budgetierung und bei Personalangelegenheiten sollen ergründet werden. Weiters wird auf bereits getroffene Maßnahmen auf Verkehrsebene näher eingegangen sowie geplante Maßnahmen in ebendiesem Bereich diskutiert. Abschließend werden die interviewten Personen gefragt, wie die Öffentlichkeit momentan auf die Themen Klimawandel und Klimanotstand reagiere, ob in Österreich die Ziele für 2030 noch erreichbar wären bzw. aus welchen Gründen die Kyoto-Ziele nicht eingehalten werden konnten und wie eine Lösung für die Zukunft auf Verkehrsebene aussehen könne.

In sechs Gemeinden konnte mit den Bürgermeistern und im Bundesland Vorarlberg mit dem Landesstatthalter gesprochen werden. Die folgenden Untersuchungen und Ergebnisse beruhen auf den durch die Literaturrecherche angesammelten Fakten und den sieben geführten Leitfadeninterviews. Der transkribierte Text wird von aus Verkehrssicht irrelevanten Themen sowie von Wiederholungen, unvollständigen Sätzen und privaten Erzählungen bereinigt und als überarbeiteter Text herausgegeben. Dieser beinhaltet alle inhaltlich relevanten Aussagen und kann einfacher analysiert werden. Diese Kerninhalte des Rohtextes werden mittels Textanalyseprogramm kodiert und ausgewertet. Anschließend werden die oben bereits erwähnten Fragestellungen analysiert und interpretiert.

Nur zwei der sieben befragten Bürgermeister haben aus der tiefen Überzeugung, dass mehr Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes notwendig seien, den Klimanotstand ausgerufen. In drei Gemeinden soll eine Sensibilisierung der Bevölkerung stattfinden. Mit dem Ausrufen des Klimanotstandes wollen die Bürgermeister aus drei Gemeinden ein Zeichen dafür setzen, dass der Klimawandel anerkannt wird und die Klima- und Umweltpolitik eine wichtige und zentrale Rolle spielen soll. Dabei bezeichnet ein Bürgermeister seine Gemeinde als Vorreitergemeinde beim Thema Klimaschutz und will erreichen, dass ähnliche Maßnahmen auch in anderen Gemeinden umgesetzt werden.

Nur zwei der sieben Befragten sind der Meinung, dass es große Unterschiede zu Gebietskörperschaften gäbe, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben. Drei Bürgermeister glauben bzw. hoffen, dass sich ihre Gemeinde von anderen nicht unterscheidet. Somit kann der Schluss gezogen werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes weder an Maßnahmensetzungen gebunden ist noch eine große Veränderung in der Alltagspolitik oder in der persönlichen Einstellung der Bürgermeister bewirkt.

Die meisten bisher ergriffenen verkehrspolitischen Maßnahmen sind im Bereich des Radverkehrs ergriffen worden. In allen sieben Gebietskörperschaften sind bereits Radfahrkonzepte erstellt, Radwege erbaut oder Planungen für Radwegesysteme begonnen worden. In den sechs Gemeinden gibt es jeweils einen Bahnhof, welcher für eine landesweite Anknüpfung sorgt. Als problematisch kann der innerstädtische öffentliche Verkehr bezeichnet werden, da laut der Bürgermeister die Bevölkerungsdichte in weitläufigen Bereichen so gering ist, dass kein effizienter ÖV-Verkehr umsetzbar ist.

Die sechs befragten Bürgermeister und der Landesstatthalter sind der Meinung, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung auf die Themen Klimawandel und Klimaschutz aufmerksam wird. Durch das Ausrufen des Klimanotstandes habe eine Sensibilisierung stattgefunden, weshalb sich ein Großteil der Bevölkerung unabhängig von der persönlichen Meinung und Einstellung Gedanken über das Klima mache. Zwei Bürgermeister glauben, dass nur durch den Druck, welcher durch die Bevölkerung ausgelöst werden kann, Veränderungen in der nationalen Politik stattfinden werden. Ein Bürgermeister ist der Meinung, dass eine Zielerreichung nur durch radikale Änderungen in der Politik möglich sei. Ein weiterer spricht die Steuerung des Preisgefüges an und ein dritter erhofft sich eine verantwortungsvolle Politik, welche die Emissionsreduktionszielerreichung für das Jahr 2030 unterstützt und verfolgt.

Ob Elektro-Mobilität zukunftssträftig sei, sind sich die Bürgermeister nicht einig. Zwei erwähnen, dass das E-Auto kein Allheilmittel bzw. die Stromgewinnung noch problematisch sei. Ein Bürgermeister ist der Meinung, dass ein guter Mix aus E-Autos, Hybridautos und Wasserstoffautos eine Übergangslösung sein werde, die endgültige Lösung jedoch noch nicht

bekannt sei. Nur der Landesstatthalter spricht das raumplanerische Problem an und weist auf die Wichtigkeit der intermodalen Verknüpfung hin.

Durch die wachsende Popularität und Wichtigkeit des Klimawandels und der Klimakrise fordert ein wachsender Teil der Bevölkerung schnellere und wirksame Maßnahmen, um einerseits die geforderten Klimaziele zu erreichen und andererseits die Folgen wie Dürre, Überflutungen und Extremwetterereignisse zu stoppen. Die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen auf, dass im Vordergrund des Ausrufens die Sensibilisierung der Bevölkerung steht. Die Menschen sollen auf das Thema Klimaschutz aufmerksam gemacht werden. Da das Ausrufen des Klimanotstandes nicht an Verpflichtungen und Zielfixierungen geknüpft ist, will auch nur einer der sechs Bürgermeister wesentliche Änderungen in der Klimapolitik erreichen, welche dieser gemeinsam mit dem Gemeinderat beschlossen hat.

Es kann geschlussfolgert werden, dass die Planung von Maßnahmen sowie die zur Bereitstellung von Ressourcen nicht direkt vom Ausrufen des Klimanotstandes abhängt, sondern viel mehr von der Einstellung und Meinungsbildung der Bevölkerung und damit auch des Gemeinderats. An diesem Punkt kann das Ausrufen des Klimanotstandes eine Sensibilisierung der Bevölkerung bewirken. Dadurch kann die Motivation wachsen, nachhaltige und langfristige Entscheidungen unter Berücksichtigung des Klimas zu treffen. Weiterführend sollte evaluiert werden, in welchem Umfang eine Sensibilisierung eingetreten ist und ob diese Einfluss auf das Setzen klimarelevanter Maßnahmen hat.

Schlagworte

[Klimanotstand, nationale und internationale Klimapolitik, Verkehrsplanung, Regierungsprogramm]

Abstract

The aim of this diploma thesis is the analysis of measures taken in the transport sector in Austrian municipalities and provinces which declared climate emergency. By the due date of August 1st, 2019, the seven municipalities Michaelerberg-Pruggern, Perchtoldsdorf, Traiskirchen, Hart bei Graz, Steyregg, Hartberg, and Kufstein as well as the province Vorarlberg have declared climate emergency.

First, a literature research about the national and international climate policy and environmental policy, respectively, will be done. Global issues and targets like the Kyoto protocol, the agenda 21 and targets for the year 2030 as well as the national implementation to reach the defined emission reductions will be analysed. The objectives which are defined in the Kyoto protocol should have been reached until 2012. Unfortunately, Austria has missed the goal of a 13% greenhouse gas reduction so that additional purchases of emission certificates were necessary. Furthermore, the targets for emission reductions by the year 2020 which were fixed in the European Union will also not be achievable without a radical change.

Based on this literature research, a semi-structured questionnaire will be prepared to interview the responsible persons in the mentioned municipalities and provinces. The reasons for declaring climate emergency should be examined. Furthermore, the difference to municipalities which have not declared climate emergency should be found. Changes in the daily policy and in the budgeting should be discussed. Thereafter, the applied measures on the infrastructure level as well as planned measures for the future should be described in more detail. Moreover, the respondents will be asked about the view of the public when it comes to climate change and climate emergency. Concluding, their opinion on the likelihood of achieving the emission reduction targets for 2030 in Austria as well as solutions for the future in the transport sector will be analysed.

The guided interview was conducted in six municipalities with the majors and in the province Vorarlberg with the governor's assistant. The examination and the results of this thesis are based on the facts which have been found in the literature research as well as the information based on the seven conducted expert interviews. First, the transcribed text will be cleaned up so that irrelevant issues as well as repetitions, incomplete sentences, and private stories will be removed. This text includes all relevant issues and can be analysed more easily. Second, these core contents will be coded and assessed by using a text analysis programme. In the end, the above mentioned eight scientific questions will be analysed and interpreted.

Only two of the seven majors have declared climate emergency because of a deep belief that more measures for the climate are necessary. In three municipalities the sensitisation of the public has been focused. With the declaration of climate emergency, the majors of three municipalities want to give a clear signal that climate change should be admitted and that

climate policies should play a key role in planning processes. One major describes his municipality as a pioneer when it comes to climate protection. Thus, the major wants to achieve that similar measures will be planned in other municipalities.

Only two of the seven respondents think that there is a great difference to municipalities which have not declared climate emergency. Three majors think and hope that there is no difference. Therefore, the conclusion can be drawn that a declaration of climate emergency is neither coupled to obligations nor target fixations and that it also does not effect changes in everyday policies and in the personal attitude of the major.

Most of the conducted measures were taken for cycling transport. All the seven municipalities and provinces have developed cycling path concepts, built cycling paths, or planned cycling systems through the city. In the six municipalities, there is a train station which offers a province-wide connection. The inner-city public transport can be described as complicated because some majors think that the density of population in certain areas is so low that an efficient public transport system will not work.

The six interviewed majors and the governor's assistant think that an increasing part of the population is more attentive and thoughtful concerning the climate than in previous years. Because of the declaration of climate emergency, a sensitisation of the public was achieved. Thus, a big part of the citizens thinks about the climate in more detail. Two majors believe that changes in the national politics can only be achieved by pressure from the public. One major thinks that radical changes are necessary, another addresses the control of pricing and a third one hopes that a responsible government will reach the emission reduction targets for the year 2030.

There are diverse opinions of the majors whether electric vehicles are promising for the future. One thinks that technology solves many problems, but the electric vehicle is no panacea. Another thinks that the power generation is not developed to its best possible performance and efficiency. One major has the opinion that a mix out of electric vehicles, hybrid cars, and hydrogen vehicles can be an interim solution. Only the governor's assistant addresses spatial planning und refers to the importance of intermodal connection.

Because of the growing popularity and importance of climate change and the climate crisis, an increasing part of the public demand faster and more effective measures to reach the defined emission reduction targets and to stop the consequences of climate change like droughts, flooding and extreme weather conditions. In the course of this diploma thesis it should be conducted which changes will be achieved by declaring climate emergency. The results show that the sensitisation of the public is paramount. The attention of the citizens should be drawn on climate protection. The declaration of climate emergency is not coupled

to obligations and target fixing, wherefore only one of the six majors wants to achieve significant changes in climate policies.

The conclusion can be drawn that the planning from measures as well as the providing of resources are not linked to the declaration of climate emergency but rather to the attitude and the opinion-forming of the citizens which influence the politics. Therefore, declaring climate emergency sensitise the public. Thus, the motivation for a sustainable and long-term planning considering the climate can be achieved. A further evaluation concerning the influence of the sensitisation on climate-relevant measures should be conducted.

Keywords

[Climate Emergency, national and international climate policy, traffic management, government programme]

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	10
2	Literatur	11
2.1	Klima- und Umweltpolitik – Geschichte.....	11
2.2	Österreichische Klima- und Umweltpolitik.....	21
2.2.1	Einführung.....	21
2.2.2	Definierte Ziele	22
2.2.2.1	Regierungsprogramm 1999 bis 2003	22
2.2.2.2	Regierungsprogramm 2003 bis 2007	23
2.2.2.3	Regierungsprogramm 2007 bis 2008	24
2.2.2.4	Regierungsprogramm 2008 bis 2013	26
2.2.2.5	Regierungsprogramm 2013 bis 2017	27
2.2.2.6	Regierungsprogramm 2017 bis 2019	28
2.2.2.7	Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung.....	31
2.2.2.8	Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels	35
2.2.3	Getroffene Maßnahmen und Widersprüche.....	37
2.3	Klimanotstand	41
3	Methoden und Daten	42
3.1	Stichprobenbeschreibung.....	42
3.2	Methodik	46
3.3	Kerninhalte der Rohtexte.....	48
3.3.1	Gemeinde Perchtoldsdorf.....	48
3.3.2	Gemeinde Traiskirchen	54
3.3.3	Gemeinde Hart bei Graz	59
3.3.4	Gemeinde Steyregg	63
3.3.5	Gemeinde Hartberg.....	66
3.3.6	Gemeinde Kufstein.....	71
3.3.7	Bundesland Vorarlberg.....	75
3.4	Analyse mit QDA Miner Lite	80
3.5	Auswertung und Interpretation	84
3.5.1	Übersicht.....	84
3.5.2	Fragestellung 1: Grund der Klimanotstands-Ausrufung	85
3.5.2.1	Erstellung der Auswertung	85
3.5.2.2	Interpretation	88
3.5.2.3	Übersicht und Zusammenfassung	90
3.5.3	Fragestellung 2: Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben.....	92
3.5.3.1	Erstellung der Auswertung	92
3.5.3.2	Interpretation.....	93
3.5.3.3	Übersicht und Zusammenfassung	93

3.5.4	Fragestellung 3: Änderungen in der Alltagspolitik	95
3.5.4.1	Erstellung der Auswertung	95
3.5.4.2	Interpretation	96
3.5.4.3	Übersicht und Zusammenfassung	98
3.5.5	Fragestellung 4: Bisher ergriffene Maßnahmen	99
3.5.5.1	Erstellung der Auswertung	99
3.5.5.2	Interpretation	105
3.5.5.3	Übersicht und Zusammenfassung	108
3.5.6	Fragestellung 5: Geplante Maßnahmen	111
3.5.6.1	Erstellung der Auswertung	111
3.5.6.2	Interpretation	112
3.5.6.3	Übersicht und Zusammenfassung	113
3.5.7	Fragestellung 6: Öffentliche Meinung	114
3.5.7.1	Erstellung der Auswertung	114
3.5.7.2	Interpretation	115
3.5.7.3	Übersicht und Zusammenfassung	117
3.5.8	Fragestellung 7: Europäische und internationale Ziele	118
3.5.8.1	Erstellung der Auswertung	118
3.5.8.2	Interpretation	121
3.5.8.3	Übersicht und Zusammenfassung	123
3.5.9	Fragestellung 8: Zukunftsaussichten	126
3.5.9.1	Erstellung der Auswertung	126
3.5.9.2	Interpretation	127
3.5.9.3	Übersicht und Zusammenfassung	128
4	Resultate	129
5	Diskussion	131
5.1	Veränderungen durch das Ausrufen des Klimanotstandes	131
5.2	Elektro-Auto vs. Dieselmotorkraftfahrzeug	133
5.3	Zukunftslösung: E-Mobilität, Autonomes Fahren und Raumplanung	133
6	Schlussfolgerung	134
7	Aussicht	135
8	Literatur	136
9	Abbildungsverzeichnis	141
10	Tabellenverzeichnis	142
11	Liste verwendeter Abkürzungen	145
12	Anhang: Fragenkatalog des Leitfadeninterviews	146

1 Einleitung

Der Ausdruck „Think globally and act locally“¹ fordert Personen, PolitikerInnen und Organisationen dazu auf, dass internationale Probleme, welche die Gesundheit der Menschen auf dem gesamten Planeten betreffen, lokal aufgegriffen und behandelt werden müssen. In den letzten Jahren sind die höchsten Temperaturen in der Messgeschichte verzeichnet worden. Der Klimawandel, welcher vom Menschen ausgelöst wird, hat irreversible Auswirkungen auf der ganzen Welt. Gletscher schmelzen, die Waldbrandgefahr steigt und das Auftreten von extremen Wetterereignissen, Dürren und Überflutungen nimmt zu.

Das menschliche Handeln hat einen Einfluss auf das Klimasystem. Immer mehr Menschen und Organisationen fordern ein Handeln und Wirken entgegen dieser Entwicklung. Um auf die Dringlichkeit der Maßnahmen in der Klima- und Umweltpolitik aufmerksam zu machen, ist bereits in manchen Regionen, wie auch in acht österreichischen Gebietskörperschaften, der Klimanotstand („Climate Emergency“) ausgerufen worden.

Im Zuge dieser Arbeit wird untersucht, welche Auswirkungen das Ausrufen des Klimanotstandes im Sektor der Verkehrsplanung und Infrastruktur auf Ebene der Gebietskörperschaften hat. Zunächst wird eine Literaturrecherche über die nationale und internationale Klima- und Umweltpolitik betrieben. Anschließend wird eine Felduntersuchung in Form von Experten-Leitfadeninterviews in den betreffenden Gebietskörperschaften durchgeführt. Es soll analysiert werden, aus welchen Gründen der Klimanotstand ausgerufen worden ist und wie sich die betreffenden Gemeinden und das Bundesland von anderen Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, unterscheiden. Weiters werden Veränderungen in der Alltagspolitik und bei Budgetabschlüssen sowie bei Personalangelegenheiten untersucht. Anschließend soll ermittelt werden, welche Ziele die betreffenden Gebietskörperschaften verfolgen und welche Veränderungen auf Verkehrs- und Infrastrukturebene ergriffen werden sollen.

Die Untersuchungen und Ergebnisse basieren auf der Auskunft, Einstellung und Meinung der interviewten Personen. Da maximal acht Experteninterviews durchgeführt werden können, kann dies als limitierender Faktor beschrieben werden. Die Interviews werden qualitativ ausgewertet, analysiert und interpretiert, um anschließend die Forschungsfrage zu beantworten, ob das Ausrufen des Klimanotstandes Maßnahmen im Bereich des Verkehrs und der Infrastruktur auf Ebene der Gebietskörperschaften bewirkt und beeinflusst.

¹ Motto auf der im Jahr 1992 stattgefundenen „Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro, bei welcher Leitlinien in der „Agenda 21“ für das 21. Jahrhundert formuliert und niedergeschrieben worden sind

2 Literatur

2.1 Klima- und Umweltpolitik – Geschichte

Die Klima- und Umweltpolitik ist mit den Bereichen Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Industrie, Abfallwirtschaft, Gebäudeplanung und -erhaltung und Energieerzeugung verstrickt. Die Berücksichtigung diverser umweltschonender Maßnahmen muss daher integraler Bestandteil jedes Sektors sein. In vielen europäischen Ländern werden Ziele im Bereich der oben genannten Sektoren gesetzt, um Treibhausgasemissionen zu senken und soziale, ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu fördern. Doch ein internationales Klimabewusstsein wuchs erst die letzten Jahrzehnte rasch an, als die negativen Auswirkungen wie der Verlust von Biodiversität und Artenvielfalt, der Anstieg globaler Temperaturen, Gletscherschmelzen und eine Schmelze der Arktis und Antarktis sowie ein vermehrtes Auftreten von Extremwetterereignissen wie Stürmen, Orkanen und Flutwellen „zu spüren“ waren. In diesem Kapitel wird auf die Entwicklung und den Ursprung der nationalen und globalen Klima- und Umweltpolitik eingegangen. Außerdem werden internationale Verhandlungen und Verträge sowie globale und nationale Aktionen und Programme näher erläutert.

Im Jahre 1968 trafen ExpertInnen und WirtschaftsführerInnen aus 36 europäischen Nationen zusammen, um über nachhaltige Ziele zu diskutieren und um die Problematik des begrenzten Wachstums zu thematisieren. Da die erste Tagung in Rom stattfand, nannte sich der Zusammenschluss „Club of Rome“. Mit ihrem im Jahr 1972 ersten öffentlichen Bericht über „Die Grenzen des Wachstums“ erlangten sie Aufmerksamkeit auf der ganzen Welt. Sollte das Streben nach Wachstum und Wohlstand so weitergehen wie bisher, so würde dieses Verhalten katastrophale Auswirkungen im 21. Jahrhundert haben. Darauf basierend formulierte der Club of Rome gezielte Vorschläge über die zur Verfügung stehenden Alternativen, die weltweit umgesetzt werden könnten. Dies kann als erster Schritt zu einer aktiven Klima- und Umweltpolitik bezeichnet werden [21].

Durch die Untersuchung des Klimawandels und die damit einhergehende Klimapolitik wurden weitere Akzente durch den US-amerikanischen Wissenschaftler William D. Nordhaus² in den Jahren 1975 und 1977 gesetzt. Nordhaus beschäftigte sich mit den Auswirkungen einer durch den Menschen hervorgerufenen globalen Temperaturerhöhung und formulierte das „Zwei-Grad Ziel“. Bei einer Erwärmung über zwei bis drei Grad Celsius würde ein untragbarer Klimazustand erreicht werden. Daher sollte das globale Ziel gesetzt werden, einer Temperaturerhöhung um zwei Grad Celsius entgegenzuwirken [1].

² William Dawbney Nordhaus (geb. am 31.05.1941) ist US-amerikanischer Wirtschaftswissenschaftler und erhielt 2018 den Alfred-Nobel-Gedächtnispreis für Wirtschaftswissenschaften

Den ersten Meilenstein in der Klimapolitik bildete die 1979 in Genf abgehaltene Weltklimakonferenz, an der mehr als 400 ExpertInnen aus etwa 40 Ländern teilnahmen. Erstmals wurde das Eingreifen des Menschen in die Entwicklung des Erdklimas auf globaler Ebene thematisiert und formuliert [37].

Basierend auf der im Juni 1972 abgehaltenen „Konferenz der Vereinten Nationen über die menschliche Umwelt“ wurde 11 Jahre später die norwegische Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundlandt dazu angehalten, eine unabhängige Weltkommission zu gründen, welche sich langfristige Entwicklungsstrategien im Umwelt- und Klimabereich zum Ziel nimmt [2][21].

„Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen. Die Forderung, diese Entwicklung „dauerhaft“ zu gestalten, gilt für alle Länder und Menschen.“³

Auf dem Brundlandt-Bericht basierend entwickelte die österreichische Bundesregierung im Jahr 2002 die „Österreichische Strategie zur nachhaltigen Entwicklung“ [2].

1985 wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei definierten öffentlichen und privaten Projekten als EU-Richtlinie festgelegt. Basierend auf dieser trat 1993 das UVP-Gesetz in Österreich in Kraft. Im Jahr 2000 wurden noch einige Prüfbereiche (Klimawandel, Katastrophenrisiken, Flächenverbrauch, biologische Vielfalt) hinzugefügt und die Koordinierung und Abwicklung der Umweltverträglichkeitsprüfung normiert und schlussendlich als umfangreiches UVP-Gesetz 2000, das seine Gültigkeit heute noch hat, neu erlassen [9][58].

Eine offizielle Anerkennung des Klimawandels durch die USA erfolgte im Jahr 1990. Außerdem wurde in diesem Jahr das internationale Klima-Bündnis gegründet [51][52]. Dieses freiwillige Abkommen wurde zwischen europäischen Ländern, Städten, Gemeinden und der Organisation indigener Völker (COICA) mit folgenden Zielen geschlossen:

- Eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 50% bis zum Jahr 2010 (Vergleichsjahr 1989)
- Einschränkungen der klimawirksamen Gase, wie Methan, Lachgas, Ozon und (H)FCKW
- Verständnis, Bewusstseinsbildung und Austausch von Informationen in der Bevölkerung
- Ergreifen von Klimaschutzmaßnahmen, vor allem in den Sektoren Mobilität, Land- und Forstwirtschaft und Energieerzeugung

³ Brundland Bericht, 1987, zitiert aus „Die österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“, Seite 2 (April 2002) [2]

- Aktive Unterstützung bei der Erhaltung der Regenwälder im Amazonas-Gebiet

Im Jahr 2019 haben sich bereits über 950 österreichische Gemeinden dem Klimabündnis, welches in beratender Funktion tätig ist und Vorträge, Weiterbildungen und Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit anbietet, angeschlossen [21][52].

Unter dem bekannten Motto „Think globally and act locally“ (Global denken, lokal handeln) wurden im Jahr 1992 auf der „Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro Leitlinien in der „Agenda 21“ für das 21. Jahrhundert formuliert und niedergeschrieben, um „Ungleichheiten zwischen und innerhalb von Nationen, eine Verschlimmerung von Armut, Hunger, Krankheit und Analphabetentum sowie die fortgesetzte Zerstörung der Ökosysteme“⁴ zu bekämpfen. Mit der Agenda 21 wird versucht, einerseits für Auswirkungen und Probleme, die durch die Klimaveränderung ausgelöst werden, Lösungen zu finden und andererseits die Bevölkerung auf die kommenden Jahre und Jahrzehnte vorzubereiten. Die Umsetzung erfolgt jedoch auf nationaler Ebene, weshalb die Regierungen dazu angehalten sind, Pläne und Maßnahmen zu formulieren und Prozesse zu starten. Basierend darauf wurde 2002 die „Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“ von der Bundesregierung erstellt (siehe Kapitel 2.2.2.7) [40][41].

Auf der „Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro einigten sich 158 Vertragsstaaten und die Europäische Union, ein international gültiges Protokoll zu verfassen, in welchem sich jedes Land dazu verpflichtete, einen bestimmten Prozentsatz an Treibhausgasemissionen (Kohlendioxid CO₂, Methan CH₄, Lachgas N₂O, teilhalogenierte Kohlenwasserstoffe H-FKW, vollhalogenierte Kohlenwasserstoffe P-FKW, Schwefelhexafluorid SF₆) bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 zu reduzieren, sodass eine insgesamt Reduktion an Treibhausgasemissionen von 5,1% zum Vergleichsjahr 1990 erfolgt. Dieses „Kyoto-Protokoll“ (in Anlehnung an den Ort des Vertragsabschlusses) enthielt erstmals verbindliche Treibhausgas-Emissionsziele und wurde 1997 auf der dritten Vertragsstaatenkonferenz (Conference of the Parties – COP3) in Kyoto unterzeichnet. Die Europäische Union mit ihren Mitgliedstaaten verpflichtete sich darin, die Treibhausgasemissionen um 8% bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 zu senken (für CO₂, CH₄ und N₂O gilt das Vergleichsjahr 1990, für H-FKW, P-FKW und SF₆ gilt das Vergleichsjahr 1995). Da die Mitgliedstaaten der EU unterschiedliche Bedingungen, Möglichkeiten und Voraussetzungen haben, um Emissionen zu reduzieren, wurden unter dem „Burden Sharing Agreement“ die Reduktionsziele innerhalb der EU so aufgeteilt, dass eine insgesamt Reduktion von 8% erreicht werden kann. Österreich verpflichtete sich unter dem „Burden Sharing Agreement“ zu einem Emissions-Reduktionsziel von 13% bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 [3][41].

⁴ siehe Bericht „Agenda 21 – Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung, Seite 3 [40]

Im Jahr 2002 entwickelte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die „Strategie Österreichs zu Erreichung des Kyoto-Ziels“, in welcher Rahmenbedingungen und ein Maßnahmenpaket formuliert wurden, sodass Österreich seine Ziele erreichen könnte (siehe Kapitel 2.2.2.8).

Tabelle 2-1 zeigt die Reduktionsziele diverser Nationen sowie die tatsächlich erreichte Emissionsreduktion im Zeitraum 2008 bis 2012 (Durchschnittswert) und die Differenz dieser beiden Werte. Nach dem „Burden Sharing Agreement“ hatte Österreich eine Reduktion von 13% zum Ziel, welche im Ländervergleich nur durch Dänemark (-21%), Deutschland (-21%) und Luxemburg (-28%) „überboten“ wurde. Es ist deutlich ersichtlich, dass Österreich seine Ziele bei Weitem verfehlt hat und nur durch den Zukauf von Emissionszertifikaten die geforderten Werte „offiziell“ erreichen konnte. Nur die USA, Kanada und Luxemburg haben eine noch größere Differenz zu ihren Zielwerten, wobei Luxemburg eine Emissionsreduktion von zumindest 9,30% erreichen konnte. Beispielgebend sind die baltischen Staaten sowie Bulgarien, Rumänien und die Ukraine, welche Reduktionen von über 50% erzielen konnten.

Tabelle 2-1: Reduktionsziele diverser Nationen durch das Kyoto-Protokoll im Zeitraum 2008 bis 2012 [38]

Nation	Zielreduktion [%]	Tatsächliche Reduktion (Ø) [%]	Differenz [%]
Bulgarien	-8,0	-53,4	-45,4
Estland	-8,0	-54,2	-46,2
Kanada	-6,0	18,5	24,5
Lettland	-8,0	-61,2	-53,2
Liechtenstein	-8,0	4,1	12,1
Litauen	-8,0	-57,9	-49,9
Luxemburg	-28,0	-9,3	18,7
Österreich	-13,0	3,2	16,2
Rumänien	-8,0	-57,0	-49,0
Russland	0,0	-36,3	-36,3
Ukraine	0,0	-57,1	-57,1
Ungarn	-6,0	-43,7	-37,7
USA	-7,0	9,5	16,5

Auf der ersten jährlich stattfindenden Vertragsstaatenkonferenz (Conference of the Parties – COP1) wurde 1995 in Berlin das „Zwei-Grad Ziel“ in der europäischen Klimapolitik verfasst. Dieses Ziel besagt, dass die globale Erderwärmung um höchstens zwei Grad Celsius im Vergleich zu den Temperaturen vor der Industrialisierung steigen darf. Würde es einen weiteren Anstieg geben, so würden laut Nordhaus irreversible Umweltschäden eintreten. Auf dem Klimagipfel in Kopenhagen im Jahr 2009 wurde dieses Ziel durch Paragraph 2 der UN-Rahmenkonvention zum Klimawandel indirekt erstmals völkerrechtlich bindend, indem die Vermeidung einer „gefährliche Störung des Klimasystems“ vertraglich festgehalten wurde. Dies muss

von allen Ländern unabhängig von der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls eingehalten und befolgt werden. Dennoch waren einige Länder skeptisch, wie die Verminderung von Emissionen mit dem Wachstum von Wohlstand gemeinsam umgesetzt werden könne. Dass diese zwei Ziele sich nicht gegenseitig ausschließen, sollten „Vorreiternationen“ unter Beweis stellen und auf diese Art mögliche Lösungswege in der Klimapolitik vorleben [12].

1998 wurde in den Bundesländern Salzburg, Vorarlberg und Tirol das e5-Programm entwickelt, um Gemeinden die Möglichkeit zu geben, die Energie- und Klimaschutzpolitik zu modernisieren und Energie aus erneuerbaren Energiequellen zu gewinnen. Mittlerweile (Stand 01.08.2019) nehmen 228 Gemeinden aus sieben verschiedenen Bundesländern (Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg) am e5-Programm teil. Nachdem ein Gemeinderat der Basisvereinbarung zugestimmt hat und sich somit den Grundsätzen und Regeln des Programms verpflichtet, erhält die Gemeinde Unterstützung durch die Programmträger. Ein e5-Team, welches sich aus ExpertInnen, BürgerInnen, UnternehmensvertreterInnen sowie Umweltschutzorganisationen zusammensetzen kann, wird in der Gemeinde gebildet. Dieses setzt sich für die Planung und Umsetzung konkreter Projekte in sechs verschiedenen Handlungsfeldern (Entwicklungsplanung und Raumordnung, kommunale Bauten und Anlagen, Versorgung und Entsorgung, Verkehr und Mobilität, Kommunikation und Kooperation, interne Organisation) ein. Alle 3 Jahre wird die Gemeinde anhand ihrer durchgeführten Projekte bewertet und enthält somit ein bis fünf „e“ [47].

Im Jahr 2002 wurde das Klimaforschungsprogramm StartClim vom österreichischen Umweltministerium und der Klimaforschungsinitiative AustroClim gegründet. Jährlich werden durch StartClim Projekte mit Hauptaugenmerk auf das Klima und den Klimawandel vergeben. Durch eine interdisziplinäre Forschung werden interessante Ergebnisse erarbeitet, sodass einerseits das notwendige Know-How in Österreich weiterentwickelt werden kann und andererseits eine Grundlage für Folgestudien in der Klimaforschung geschaffen wird. In den Anfangsjahren analysierte das Forschungsteam Extremwetterereignisse, Hitze und Trockenheit sowie deren Auswirkungen auf Österreich. Weiters wurden die Korrelationen zwischen Klimawandel, Gesundheit, Tourismus und Energie näher untersucht. In den Jahren 2008 bis 2015 wurde die Anpassung an den Klimawandel mit den Themenschwerpunkten Wald, Boden und Wasser detailliert erforscht. 2017 setzte sich StartClim mit dem Pariser Übereinkommen und dessen Bedeutung für Österreich und im darauffolgenden Jahr mit den Synergien und Nutzungskonflikten, die bei der Umsetzung von Anpassungsstrategien entstehen, auseinander. 2019 arbeiten Forscher an neuen Impulsen für die österreichische Anpassung [59].

Im Jahr 2004 gründete das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus die Klimaschutzinitiative *klimaaktiv*, die sich für den Klimaschutz, für eine Reduktion von Emissionen und für eine generelle Effizienzsteigerung einsetzt. Hierbei wird der Schwerpunkt auf die vier Handlungsfelder Bauen & Sanieren, Energiesparen, erneuerbare Energie und Mobilität

gelegt. Gemeinden, Haushalte und Betriebe können bei der Umsetzung diverser Programme und Projekte durch *klimaaktiv* betreut werden. Ein weiterer Schwerpunkt der Klimaschutzinitiative ist die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten, EnergieberaterInnen und PlanerInnen. *Klimaaktiv* förderte im Jahr 2019 Photovoltaik-Anlagen, Holzheizungen und Solaranlagen sowie diverse Mobilitäts- und Bauprojekte. Auch den Klima- und Energiefonds unterstützte die Initiative mit 4 Millionen Euro in diesem Jahr [4].

Das Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls erfolgte im Jahr 2005. Dabei einigten sich 55 Nationen, welche insgesamt 60% der Treibhausgasemissionen zu dem Zeitpunkt verursachten, die Ziele des Kyoto-Protokolls zu verwirklichen. Damit wurde erstmals eine absolute und rechtlich bindende Emissionsreduktion durchgesetzt. Insgesamt sollten die Treibhausgasemissionen bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 um 5,2% im Vergleich zum Jahr 1990 vermindert werden, wobei sich die Europäische Union auf eine Reduktion von 8% einigte. Mittlerweile ratifizierten 191 Staaten und die Europäische Union das Protokoll. Die USA weigerten sich [61].

Unter dem österreichischen Bundeskanzler Gusenbauer wurde 2007 der Klima- und Energiefonds, welcher nachhaltige und klimarelevante Energie- und Mobilitätstechnologien unterstützt, gegründet. Mit dem aktuellen Projekt „Zero Emission Austria“, welches vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) und vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gefördert wird, sollen neue Technologien und optimierte Energieanwendungen Österreich von Öl- und Gasimporten unabhängig machen. Der Klima- und Energiefonds vernetzt Wissenschaft, Industrie und Markt und konnte bis Ende 2018 134.031 Förderprojekte umsetzen [53].

Weiters wurde im Jahr 2007 auf internationaler Ebene das Klima- und Energiepaket 2020 beschlossen. Damit wurden die wichtigsten Klimaziele in der EU bis zum Jahr 2020 formuliert: eine Senkung der Treibhausgasemissionen um 20%, eine Energienutzung von 20% aus erneuerbaren Quellen und eine Verbesserung der Energieeffizienz um 20%, wobei sich die Ziele am Wohlstand und an den vorhandenen Ressourcen in dem jeweiligen Land orientieren und somit jede Nation andere Ziele anstrebt. Österreich hat zum Ziel, die Treibhausgasemissionen um 16% zu senken, 34% der Energie aus erneuerbaren Energiequellen zu gewinnen und eine Effizienzsteigerung von 20% umzusetzen. Ob die Emissionsreduktion bis 2020 noch möglich ist, bezweifeln viele österreichische Medien und Umweltexperten. Dank zahlreicher Wasserkraftanlagen entlang einiger österreichischer Flüsse könnte zumindest das geplante Ziel von 34% aus erneuerbaren Energiequellen erreicht werden [3][58].

Um die Treibhausgasemissionen europaweit zu reduzieren, führte die EU im Jahre 2007 das Emissionshandelssystem (EU ETS) ein. Dieses System definiert eine Obergrenze an erlaubten Emissionen für insgesamt 11.000 energieintensive Kraftwerke und Industrieanlagen sowie für den internationalen Flugverkehr. Die „Währung“ dieses Systems sind Zertifikate,

welche zum einen Teil kostenlos vergeben werden, zum anderen Teil aber auch zugekauft werden können. Jedes Zertifikat erlaubt den Ausstoß von einer Tonne Kohlenstoffdioxid (bzw. einem entsprechenden Anteil von N_2O und PFC). Benötigt ein Unternehmen zusätzliche Zertifikate, so müssen diese am freien Markt oder an der Börse erworben werden. Konnte der Ausstoß von Emissionen verringert werden, so können Zertifikate auch verkauft werden – nach dem Schema „Cap and Trade“ (Beschränken und Handeln). Seit 2013 werden zusätzliche Zertifikate auch versteigert, um den Preis in die Höhe zu treiben. Bis 2020 sollen 57% aller Zertifikate durch Versteigerungen an die Unternehmen gebracht werden. Zusätzlich nimmt die Anzahl der zur Verfügung stehenden Zertifikate jährlich ab, sodass insgesamt eine Reduktion an Emissionen erfolgt. Die gemeldeten Unternehmen, die dem EU ETS angehören, müssen jährlich in Abhängigkeit der verbrauchten Emissionen Zertifikate bis zum Stichtag (Ende April des Folgejahres) an die EU „bezahlen“. Können bis zu diesem Tag nicht genug Zertifikate aufgebracht werden, so drohen kostenintensive Sanktionen für dieses Jahr. Das Geld, das durch den Kauf und die Abgabe von Zertifikaten lukriert wird, wird in innovative erneuerbare Energietechnologien und in CO_2 -Abscheidung und -Speicherung investiert. Dennoch ist es strittig, ob dieses System klimafreundlich und gerecht ist, da der Ausstoß von Treibhausgasen mit finanziellen Mitteln aufgewogen wird [48].

2010 wurde der internationale Klimafonds Green Climate Fund während der UN-Klimakonferenz in Cancún (COP16) gegründet. Dieser unterstützt Entwicklungsländer dabei, Aktionen in Hinblick auf den Klimawandel voranzutreiben. Er dient zur Förderung von Projekten, die eine Senkung von Treibhausgasemissionen und eine Anpassung an den Klimawandel anstreben und erreichen [49].

Im Jahr 2011 wurde das Klimaforschungsnetzwerk CCCA (Climate Change Centre Austria) in Österreich gegründet, welches die Klimaforschung als Koordinationseinrichtung stärken und Politik und Gesellschaft beraten will. Der gemeinnützige Verein will auf die Klimaforschung aufmerksam machen und Kompetenzen bzw. Kapazitäten in diesem Bereich ausweiten. Die Bewusstseinsbildung über die momentan herrschende Klimaentwicklung steht ebenfalls im Vordergrund. Außerdem werden Tagungen (wie z.B. der österreichische Klima-Tag) und Workshops organisiert und abgehalten [46].

Auf dem UN-Gipfel in Rio de Janeiro wurde im Jahr 2012 der Entwurf der Sustainable Development Goals (SDGs) angefertigt, welcher im Jänner 2016 mit einer Laufzeit von 15 Jahren in Kraft getreten ist („Nachfolgeagenda“ – „Agenda 2030“). Diese Ziele sollen eine nachhaltige Entwicklung auf sozialer, ökologischer und ökonomischer Ebene auf der ganzen Welt garantieren. Zu den 17 formulierten SDG´s gibt es jeweils zusätzliche Zielvorgaben, Publikationen und Partnerschaften mit diversen Nationen. Die Ziele für nachhaltige Entwicklung können der Abbildung 2-1 entnommen werden. Ferner einigte man sich auf dem UN-Gipfel auf eine Stärkung des bestehenden Umweltprogramms der Vereinten Nationen [41].



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Abbildung 2-1: The 17 Sustainable Developments Goals (SDG's) [41]

Im Jahr 2013 entwarfen Bund und Länder ein Maßnahmenpaket, um die österreichischen Klimaziele bis 2020 zu erreichen. Die Treibhausgasemissionen der Sektoren, welche nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, dürfen im Jahr 2020 den Wert von 48,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente nicht überschreiten. Dies entspricht einer Reduktion von 16% im Vergleich zum Jahr 2005. Besonders im Verkehrssektor müssen die Emissionen stark gesenkt werden, um einen linear abfallenden Zielpfad an Ausstößen im Zeitraum 2013 bis 2020 zu garantieren. Im Vordergrund stehen die Förderung und effiziente Weiterführung von Programmen und Initiativen des Bundes, wie die schon angesprochene Initiative *klimaaktiv*, die Gesamtverkehrsstrategie des BMVIT und die Energiestrategie des BMWFW und des BML-FUW. Weiters soll die Anzahl an Klimabündnis-Gemeinden und e5-Gemeinden steigen. Die Ziele auf Verkehrsebene umfassen die Forcierung von erneuerbaren Energien, eine Ökologisierung des Mautsystems im hochrangigen Straßennetz (für externe Kosten wie Lärm und Umweltbelastung soll der Straßengüterverkehr aufkommen), den Aufbau und die Erweiterung des Radverkehrssystems, die Forcierung der E-Mobilität, die Förderung aktiver Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr), eine Ökologisierung im ruhenden Verkehr (preisliche Anreize, Radabstellplätze, Car-Sharing), eine maximale Verbesserung des ÖVs und die Forcierung von Forschung und Technologieentwicklung im Bereich der Mobilität [20].

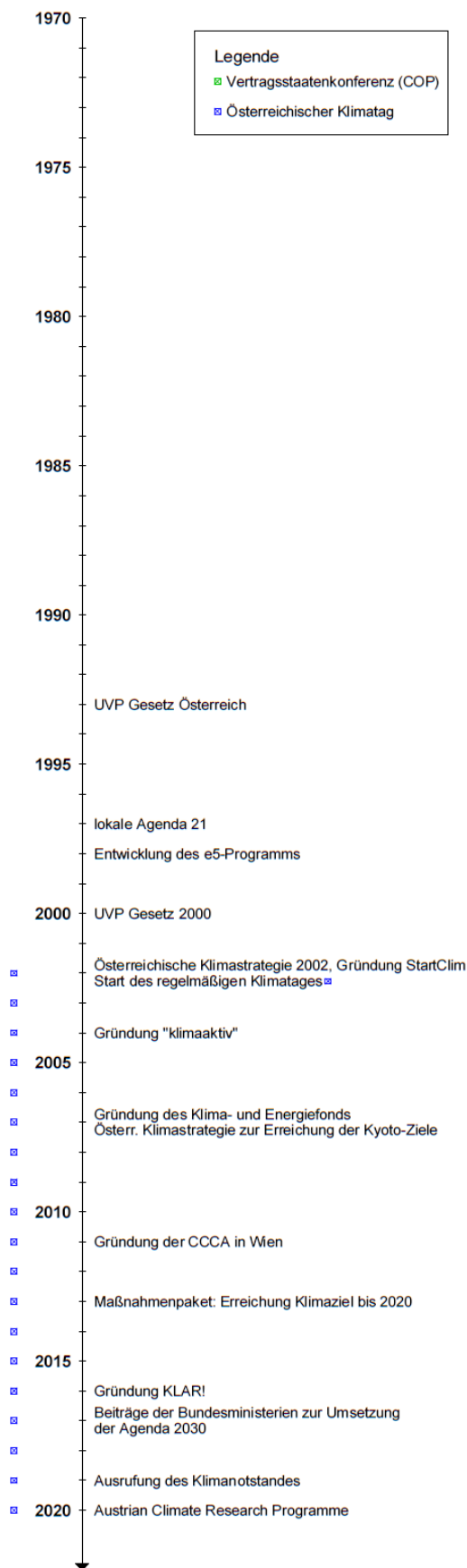
Im Anklang an das 1995 formulierte „Zwei Grad-Ziel“ wurde auf der UN-Klimakonferenz in Paris im Jahr 2015 rechtsbindend festgesetzt, dass ein vom Menschen erzeugter Temperaturanstieg von deutlich unter 2°C im Vergleich zur vorindustriellen Zeit erzielt werden soll. Dabei soll ein maximaler Anstieg von 1,5°C angestrebt werden. Das Übereinkommen von Paris wurde von 195 Vertragsstaaten unterzeichnet [48].

Auf Gemeindeebene gründete der Klima- und Energiefonds zusammen mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) im Jahr 2016 das Förderprogramm Klimawandel-Anpassungsmodellregionen (KLAR!), um Regionen und Gemeinden bei durch den Klimawandel hervorgerufenen Naturkatastrophen o.ä. zu unterstützen und um neue Möglichkeiten zu schaffen, zukünftig mit solchen Situationen besser umzugehen. Durch das KLAR!-Programm werden Gemeinden betreut und finanziell unterstützt (max. 120.000 Euro pro Region). Nimmt eine Gemeinde daran teil, so muss in der ersten Phase ein Konzept erstellt werden. In der zweiten Phase (Umsetzungsphase) müssen ein KLAR!-Manager zur Verfügung gestellt sowie mindestens zehn konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Momentan (Stand 01.08.2019) befinden sich 20 österreichische Regionen in der Umsetzungsphase (Beginn im Jahr 2017) und 24 Regionen in der Konzepterstellung (Beginn 2019) [39].

Im Jahr 2019 nahm die Bedeutung des Klimawandels rasant zu. Die schwedische Klimaaktivistin Greta Thunberg setzte sich für ein weltweites Umdenken in der Klima- und Umweltpolitik ein und forderte die Menschen von Jung bis Alt dazu auf, sich aktiv am Klimaschutz zu beteiligen. Schülerinnen und Schüler auf der ganzen Welt setzten sich jeden Freitag in der „Fridays For Future“-Bewegung für die Wichtigkeit des Klimaschutzes ein. In den österreichischen Wahlkampagnen vor der Nationalratswahl im September 2019 stand der Klimaschutz an oberster Stelle. Die Medien berichteten durchgehend von neuen Technologien (E-Autos, Wasserstoffautos), neuen Verfahren und Maßnahmen, die gegen den hohen Treibhausgasausstoß gesetzt werden sollen. Durch all diese Schritte ist die Wichtigkeit des Klimaschutzes bei der breiten Masse angekommen. Nun stellt sich die Frage, welchen Weg Österreich, aber auch Europa in Zukunft gehen will. Um ein Zeichen dafür zu setzen, den Klimawandel ernst zu nehmen, haben mittlerweile sieben österreichische Gemeinden und das Bundesland Vorarlberg den Klimanotstand ausgerufen (Stand 01.08.2019). Kurz vor der Nationalratswahl am 29. September 2019 beschloss die österreichische Bundesregierung, ebenfalls den Klimanotstand auszurufen. Dies wurde von allen Parteien mit Ausnahme der FPÖ unterstützt.

Die wichtigsten der oben erwähnten Meilensteine in der Klima- und Umweltpolitik können der Abbildung 2-2 auf der nächsten Seite entnommen werden.

Nationale Klima- und Umweltpolitik



Internationale Klima- und Umweltpolitik

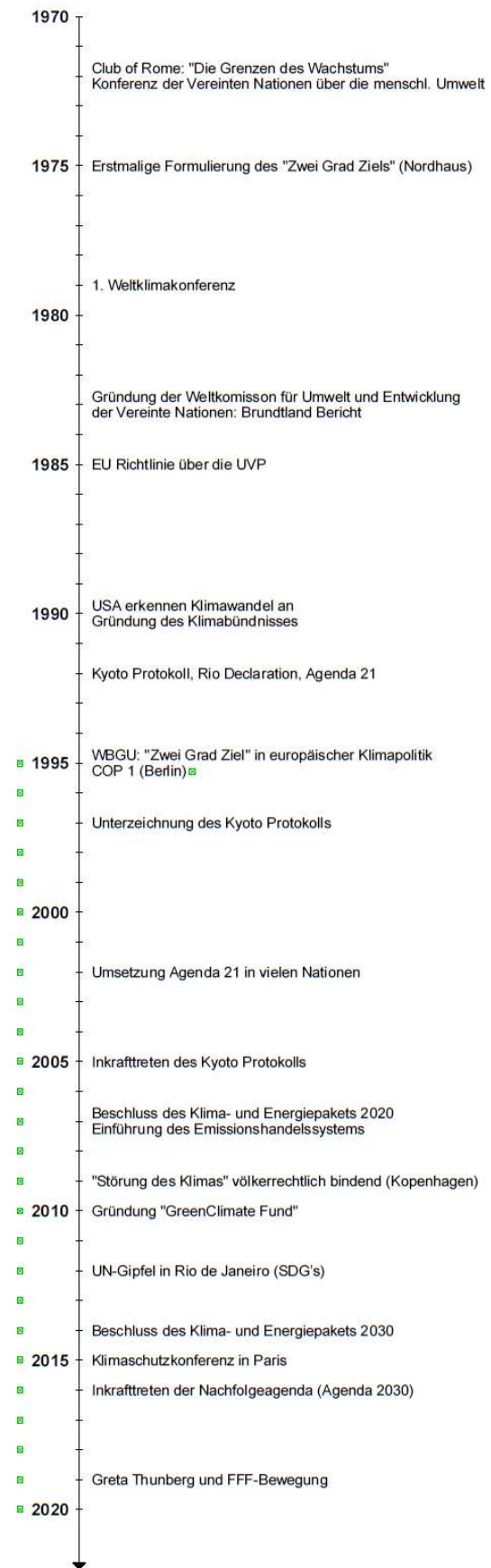


Abbildung 2-2: Timeline der internationalen und nationalen Klima- und Umweltpolitik

2.2 Österreichische Klima- und Umweltpolitik

2.2.1 Einführung

In Österreich setzte in den 1990er Jahren ein erstes Bewusstsein für das Klima und die Umwelt in der Politik ein. Mit der Gründung der „Grünen – die Grüne Alternative“ im Jahre 1986 ordnete erstmals eine österreichische Partei dem Klimaschutz oberste Priorität zu. Nach dem „Burden Sharing Agreement“ der EU musste in Österreich eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 13% bis zum Zeitraum zwischen 2008 und 2012 erfolgen. Dafür wurde die „Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels“ verfasst (siehe Kapitel 2.2.2.8).

Durch die zentrale Lage Österreichs in Europa verlaufen einige wichtige Transitrouten (4 Korridore) durch das Land. Als Tourismusregion kommen zusätzlich noch Sommer- und Wintergäste hinzu, welche in den Alpenregionen größtenteils mit dem privaten Auto unterwegs sind. Durch das rasante Wachstum Wiens siedeln sich immer mehr ÖsterreicherInnen in der Umgebung der Bundeshauptstadt an und pendeln tagtäglich zu ihrem Arbeitsplatz nach Wien. Der Verkehrssektor ist für einen Großteil der Emissionen verantwortlich. Um die Emissionsreduktionen zu erreichen, sind daher Maßnahmen im Verkehrs- und Mobilitätssektor unerlässlich.

In diesem Kapitel wird zunächst auf die geplanten Maßnahmen und gesetzten Ziele in der Klimapolitik mit dem Fokus auf Verkehr und Infrastruktur eingegangen. Hierfür werden die Regierungsprogramme ab dem Jahr 1999 analysiert und auf Klimarelevanz bewertet. Widersprüche werden genauer erläutert. Weiters wird die „Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“, welche 2002 verfasst worden ist, auf geplante Ziele und Kernaussagen untersucht (siehe Kapitel 2.2.2.7).

Die Ziele, welche sowohl in den Regierungsprogrammen als auch in der „Österreichischen Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“ und in der „Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels“ formuliert worden sind, werden anschließend mit den durchgeführten Maßnahmen verglichen und ein Resümee gezogen sowie Diskrepanzen erläutert. Abbildung 2-3 zeigt, dass beim Vergleich geplanter Ziele und durchgeführter Maßnahmen Widersprüche entstehen.

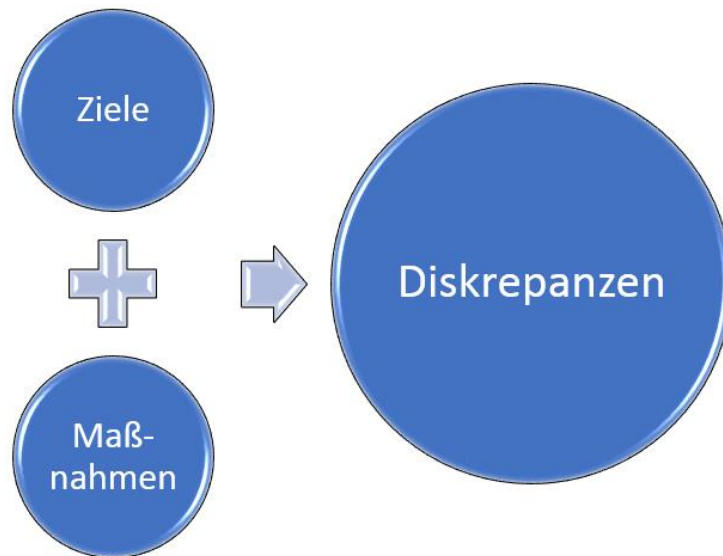


Abbildung 2-3: Vorgehensweise zur Analyse der Datensammlung auf Bundes- und Landesebene

2.2.2 Definierte Ziele

2.2.2.1 Regierungsprogramm 1999 bis 2003

Im Februar 2000 wurde Wolfgang Schüssel von der ÖVP zum Bundeskanzler ernannt. Im Regierungsprogramm für die Periode 1999 bis 2003 wird näher auf die umweltfreundliche Mobilität im Personenverkehr (erleichterter Zugang zur Schieneninfrastruktur, umweltfreundlicher Ausbau von Straße, Schiene und Wasserstraßen, Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs) und im Güterverkehr (Abwicklung zusätzlicher Güterverkehrsaufkommen auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern, rascher und ökologischer Transport von Gütern durch Österreich, Verbundlösungen und kombinierter Verkehr) eingegangen. Außerdem sollte verstärkt auf erneuerbare Energien gesetzt werden und eine nationale Klimastrategie zur Erreichung des Kyoto-Ziels (Reduktion der Treibhausgasemissionen um 13%) erarbeitet werden (siehe 2.2.2.8). Da die Klima- und Umweltpolitik Bestandteile verschiedenster Bereiche sind, wird eine Integration der Klimapolitik in andere Sektoren geplant. Weitere Ziele sind die Einführung einer LKW-Maut (die im Jahr 2004 durch die aktuell vorhandene LKW-Maut noch abgeändert worden ist) und die Anhebung des Vignettenpreises [29].

Eine Übersicht der Maßnahmen auf Verkehrsebene aus dem Regierungsprogramm ist in Tabelle 2-2 gegeben.

Tabelle 2-2: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 1999

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Erleichteter Zugang im Schienenverkehr	Ausbau der Straße
Umweltfreundlicher Ausbau von Schiene und Wasserstraßen	
Optimierung des ÖPNV	
Abwicklung von zusätzlichem Güteraufkommen auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern	
Rascher und ökologischer Transport von Gütern durch Österreich	
Integration der Umweltpolitik in andere Politikbereiche	
LKW-Maut und Anpassung der Vignettenpreise	

2.2.2.2 Regierungsprogramm 2003 bis 2007

Nach der Nationalratswahl im November 2002 setzte sich die Regierung unter Bundeskanzler Wolfgang Schüssel zunächst aus ÖVP und FPÖ zusammen, wurde jedoch ab April 2005 als ÖVP-BZÖ Regierung fortgesetzt.

Der im Jahr 2002 beschlossene Generalverkehrsplan soll umgesetzt werden, welcher den Ausbau und die Lückenschließung des hochrangigen Straßennetzes sowie Kapazitätsanpassungen im Landesinneren forciert. Außerdem soll der Ausbau der Schiene sowie ein besseres Kundenservice und eine Zunahme des Personen- und Güterverkehrsaufkommens angestrebt werden. Durch den Beitritt zur EU müssen die Hauptkorridore zu den Nachbarländern (Norden, Osten und Süden) ausgebaut werden [30].

Die Evaluierung des Vergabegesetzes wird angestrebt, da eine Verfahrensbeschleunigung im UVP-Recht erzielt werden soll. Des Weiteren soll die Höhe der Sondermaut für LKWs hinsichtlich nachteiliger Standorteffekte sowie zeitliche LKW-Fahrverbote überprüft werden, wobei Wochenend- und Feiertagsfahrverbote gewahrt werden sollen. Außerdem soll eine Kostenwahrheit der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut und der alternativen Schienen- und Wasser-Infrastruktur hergestellt werden [30].

Die Steuern auf fossile Treibstoffe sowie verkehrsbezogene Steuern und Abgaben sollen weiterentwickelt werden. Um die Kyoto-Ziele zu erreichen, sollen außerdem erneuerbare Energieträger bevorzugt werden. Das System des Emissionshandels soll im europäischen Gleichklang erfolgen, sodass der Ankauf von Emissionszertifikaten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des Kyoto-Ziels leisten soll. Weiters soll ein nationales Programm für die Klimaforschung und für Klimamonitoring etabliert werden. Ein weiteres Ziel der Bundesregierung ist der Beschluss des Baus des Brenner-Basistunnels in Absprache mit der EU und Italien [30].

Eine Übersicht der Maßnahmen auf Verkehrsebene aus dem Regierungsprogramm ist in Tabelle 2-3 gegeben.

Tabelle 2-3: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2003

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Ausbau der Schiene, besseres Kundenservice	Kapazitätsanpassungen der Straßen im Landesinneren
Ausbau der Hauptkorridore (Schiene)	Ausbau des hochrangigen Straßennetzes
Weiterentwicklung der verkehrsbezogenen Steuern	Verfahrensbeschleunigung UVP
	Ankauf von Emissionszertifikaten
	Evaluierung der Höhe der LKW-Sondermaut

2.2.2.3 Regierungsprogramm 2007 bis 2008

Von Jänner 2007 bis Dezember 2008 übernahm Alfred Gusenbauer von der SPÖ die Rolle des Bundeskanzlers.

Im Regierungsprogramm werden konkretere Ziele als in den Vorjahren im Verkehrsbereich formuliert. Im Vordergrund steht die intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger, die Attraktivierung und Forcierung von Schiene und Straße, eine Verbesserung des Bahn-Bestandsnetzes sowie die Anhebung der LKW-Maut und der Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel. Zur Entlastung wird eine Halbierung der KFZ-Steuer für LKWs angestrebt [31].

Der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs soll mit einer Reduktion der Treibhausgasemissionen einhergehen. Außerdem soll ein effizientes und leistbares Nahverkehrssystem ausgebaut und der Taktverkehr verbessert werden. Des Weiteren soll ein für alle öffentliche Verkehrsmittel in Österreich gültiger Fahrausweis eingeführt, das Busangebot ausgeweitet und der U-Bahn-Bau fortgeführt werden [31].

Im Schienenverkehr werden der Bau und Ausbau von Anschlussbahnen, Terminals und einer Flächenbedienung gefordert. Außerdem wird ein Ausbau von Häfen für die Binnenschifffahrt angestrebt. Nachteilig für das Klima und die Umwelt sind die Ziele für die Luftfahrt. Die Stärkung der österreichischen Fluggesellschaften und der Ausbau von leistungsfähigen Flughäfen sowie eine Steigerung der Effizienz der Luftfahrtbehörde werden forciert. Im Widerspruch dazu steht allerdings eine Verbesserung des Umwelt- und Fluglärms, welche größtenteils nur mit einer Reduktion an Flügen einhergeht. Das Ausmaß an Lärmemissionen am Flughafen Wien Schwechat ist in Abbildung 2-4 dargestellt [31].

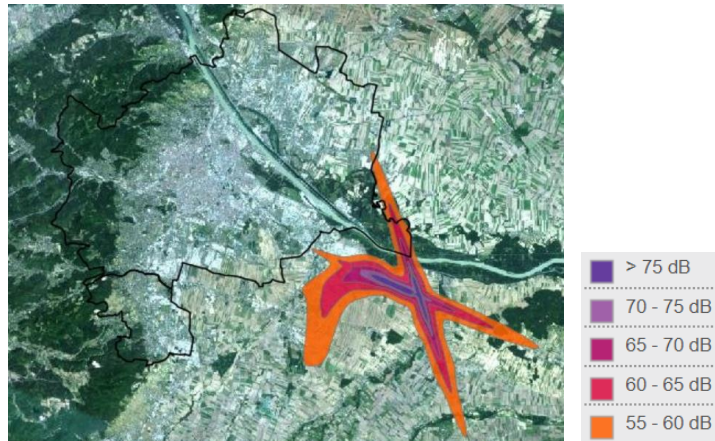


Abbildung 2-4: Lärmkarte Flughafen Wien Schwechat [54]

Zusätzlich werden im Regierungsprogramm LKW-Fahrverbote aufgrund des Immissionsschutzgesetzes Luft angestrebt. Ein wichtiger Meilenstein für die österreichische Klima- und Umweltpolitik ist die Schaffung des Energie- und Klimaschutzfonds mit 500 Mio. Euro. Für die Erreichung des Kyoto-Ziels werden außerdem die Steigerung der Energieeffizienz und die Schaffung eines nationalen Klimaschutzprogramms, bei dem die Emissionen des Flugverkehrs ebenfalls einbezogen werden sollten, in den Vordergrund gerückt. Zusätzlich soll eine Verdoppelung des Radanteils auf 10% bis 2015 erfolgen und 5% aller PKW mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden [31].

Eine Übersicht der Maßnahmen auf Verkehrsebene aus dem Regierungsprogramm ist in Tabelle 2-4 gegeben.

Tabelle 2-4: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2007

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger	KFZ-Steuer für LKWs wird halbiert
Attraktivierung der Schiene und Verbesserung des Bestandsnetzes der Bahn	Forcierung der Straße
Effizientes und leistbares Nahverkehrsfinanzierungssystem	Stärkung der österreichischen Fluggesellschaften
Anhebung der LKW-Maut sowie der Mineralölsteuer auf Diesel und Benzin	Ausbau leistungsfähiger Flughäfen
Förderung der Anschlussbahnen, Terminals und Flächenbedienung	Steigerung der Effizienz der Luftfahrtbehörde
Verdoppelung des Radanteils auf 10%	
Ausweitung des Busangebots, Fortführung des U-Bahnausbaus	
ÖV-Attraktivierung im ländlichen Raum	

2.2.2.4 Regierungsprogramm 2008 bis 2013

Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ) wurde im Dezember 2008 angelobt. Im Regierungsprogramm vom Jahr 2008 wird der bewusste und effiziente Umgang mit Energie sowie die effiziente Nutzung erneuerbarer Energien fokussiert. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 sollte Österreich die Klimaziele des Kyoto-Protokolls erreichen. Daher setzt sich die Bundesregierung für eine Gratis-Zuteilung von CO₂-Emissionszertifikaten an energieintensive Unternehmen ein, um die Erfüllung der österreichischen Ziele „zu ermöglichen“. Ob dies auch zu einer zukünftigen Reduktion der Treibhausgasemissionen in Österreich führen kann, ist zu hinterfragen [32].

Weiters wird die Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße angestrebt. Hervorzuheben ist, dass erstmals eine Forcierung bzw. Attraktivierung der Straße nicht Teil des Regierungsprogramms ist. Eine Fortführung des Mautsystems für das hochrangige Straßennetz soll ebenfalls fortgeführt werden. Aus wirtschaftlichen Gründen stellt die Bundesregierung den Luftverkehr abermals in den Vordergrund. Aus ökologischer und klimarelevanter Sicht ist dies von großem Nachteil, da der Flugverkehr einen hohen Anteil an den Treibhausgasemissionen einnimmt (siehe Abbildung 2-5). Außerdem wird erstmals der Bau einer dritten Piste am Flughafen Wien Schwechat angedacht. Weiters setzt sich die Regierung für die Einbeziehung der internationalen Luftfahrt in das Emissionshandel-System ein [32].

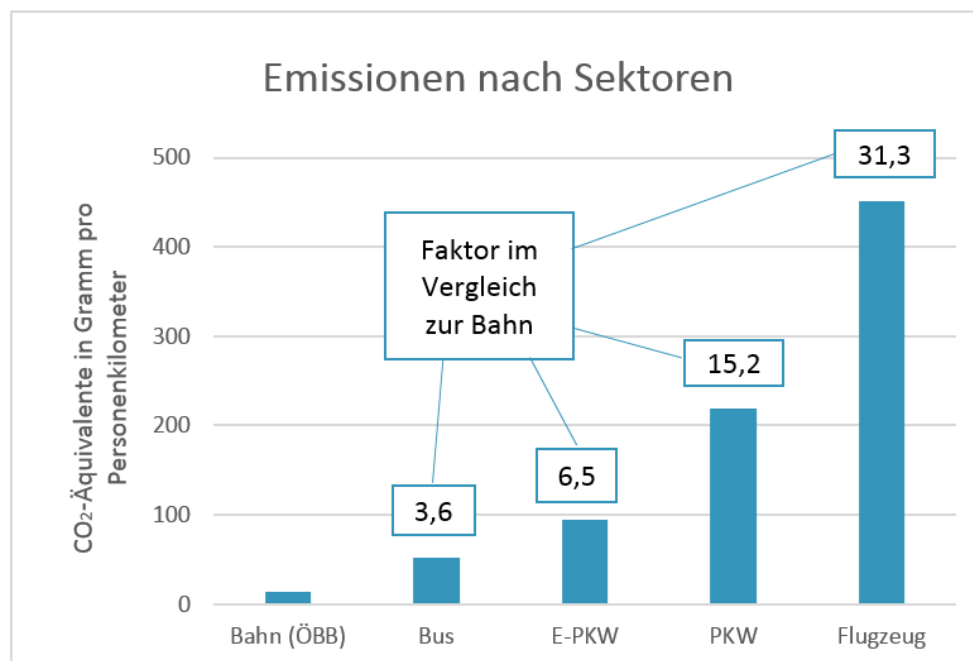


Abbildung 2-5: Klima-Emissionen der Verkehrsmittel [Werte: Umweltbundesamt, Wien, 2018]

Für eine Reduktion an Emissionen ist die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs unerlässlich, indem der Taktverkehr verdichtet und die Verbesserung der Fahrgastinformationen,

eine Vereinheitlichung der Tarife und ein Österreich-Ticket gefördert und ermöglicht werden sollen. Außerdem sollten Anschluss- und Privatbahnen gefördert werden. Jährlich soll kontrolliert werden, ob die gesetzten Ziele erreicht worden sind und ob gegebenenfalls neue Maßnahmen notwendig sein werden [32].

Für den motorisierten Individualverkehr wird die Erzielung einer Reduktion von CO₂ und Schadstoffen sowie die Nutzungssteigerung von alternativen Kraftstoffen angestrebt. Abermals setzt sich die Bundesregierung das Ziel, den Radverkehrsanteil auf 10% zu verdoppeln. Weiters wird an eine Straffung des UVP-Verfahrens gedacht, um so die Verfahrensdauer zu reduzieren und Erleichterungen zu schaffen. Ob dies auch im Sinne des Umweltschutzes ist, sei zu hinterfragen [32].

Eine Übersicht der Maßnahmen auf Verkehrsebene aus dem Regierungsprogramm ist in Tabelle 2-5 gegeben.

Tabelle 2-5: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2008

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Jährliche Kontrolle über Zielerreichung und ggf. neue Maßnahmensetzung	Gratis-Zuteilung von CO ₂ -Emissionszertifikaten an energieintensive Unternehmen
Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße	Förderung der Luftfahrt
Klimafreundliche und leistbare Mobilität	Bau einer dritten Piste in Wien Schwechat
ÖV-Attraktivierung (Taktfahrplan, Vereinheitlichung)	Einbeziehung der internationalen Luftfahrt in das Emissionshandel-System
Förderung von Anschluss- und Privatbahnen	

2.2.2.5 Regierungsprogramm 2013 bis 2017

Im Dezember 2012 wurde Werner Faymann von der SPÖ abermals zum Bundeskanzler angelobt. Die SPÖ bildete eine Koalition mit der ÖVP. Im Mai 2016 wurde Werner Faymann von Christian Kern abgelöst, der bis 2017 die Koalition fortsetzte.

Ein konkretes Ziel dieser Bundesregierung ist die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und die Einführung effizienter, gestraffter UVP-Verfahren, insbesondere durch Ausstattung der Behörden mit Sachverständigen. Unternehmen, welche aufgrund ihrer exponierten Lage zusätzliche Energie- oder Zertifikatskosten erleiden, sollen geschützt werden [33].

Die Regierung bekennt sich dazu, Verantwortung für den Klimawandel zu übernehmen und tritt daher für das Weltklimaabkommen (Zwei Grad-Ziel) und die Berücksichtigung des Klimaschutzes ein. Um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren, sollen CO₂-Reduktionen unter anderem im Verkehr durch E-Mobilität, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und innovative Mobilitätskonzepte erreicht werden. Zur Erlangung einer höheren

Luftqualität soll einerseits der Gütertransport auf die Schiene verlagert und andererseits LKWs und Off Road-Fahrzeuge mit Partikelfilter nachgerüstet werden [33].

Die Infrastruktur soll gezielt und bedarfsgerecht ausgebaut und erneuert werden. Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sollen insbesondere durch den Ausbau von Güterterminals, Park & Ride-Anlagen und Bahnhöfen verbessert werden. ASFINAG, ÖBB und Privatbahnen werden weiterhin gefördert. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf Anschlussbahnen gelegt, um den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu erhöhen. Die PKW-Vignette und die LKW-Maut für das hochrangige Straßennetz sollen weiterhin Gültigkeit behalten [33].

Der öffentliche Verkehr soll mithilfe von Taktfahrplänen attraktiver gestaltet werden. Das Ziel ist ein flächendeckendes, für alle zugängliches und leistbares Angebot. Das Tarifsystem soll einheitlicher und einfacher gestaltet werden. Der Maßnahmenplan „Elektromobilität“ soll umgesetzt werden und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, unter anderem auch im Radverkehr, wird angestrebt. Weiters soll das Verkehrsrecht modernisiert und an die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden [33].

Der Luftverkehrsstandort soll nachhaltig weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien ist zu halten und zu stärken. Gegebenenfalls würde der Bau einer dritten Piste unterstützt werden. Außerdem soll die Luftverkehrsinfrastruktur in intermodale Verkehrskonzepte eingebunden werden. Zusätzlich soll die Wasserstraße vor allem für den Güterverkehr gestärkt werden [33].

Tabelle 2-6 zeigt eine Übersicht der Vorteile und Nachteile des Regierungsprogrammes bezogen auf das Klima und die Umwelt auf Verkehrs- und Infrastrukturebene.

Tabelle 2-6: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2013

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Ausbau des öffentlichen Verkehrs und innovative Mobilitätskonzepte	Beschleunigung von UVP-Verfahren
Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene und Stärkung der Wasserstraße für den Güterverkehr	Einbau des Luftverkehrs in intermodale Verkehrskonzepte
Ausbau von Güterterminals, P&R und Bahnhöfen	Bau einer dritten Piste in Wien Schwechat
Ausbau von Anschlussbahnen, Attraktivierung des ÖV	

2.2.2.6 Regierungsprogramm 2017 bis 2019

Im Dezember 2017 wurde Sebastian Kurz zum Bundeskanzler gewählt. Die Regierung wurde aus einer Koalition von ÖVP und FPÖ gebildet.

Im Verkehr und der Infrastruktur soll sowohl der öffentliche Verkehr als auch der Autobahnverkehr und das Straßennetz modernisiert werden, um die Drehscheibe Österreichs und

die Entwicklung der transeuropäischen Netze zu erhalten. Wichtig ist auch, dass Mobilität leistbar bleibt, sodass die Menschen (und vor allem die BerufspendlerInnen) das Verkehrsmittel frei wählen können. Das bedeutet, dass ein Schwerpunkt auf den Ausbau und den Erhalt von Straßen gesetzt wird. Weiters sei eine laufende Verbesserung des Angebots von öffentlichen Verkehrsmitteln und eine Anpassung an die Bedürfnisse des Menschen notwendig. Mögliche zukunftssträchtige Mobilitätsangebote sind Elektro- oder Hybridmotoren, weshalb die Elektrifizierung des Verkehrs (vor allem das Angebot von Ladestationen) verbessert werden soll. Grundsätzlich soll der freie Markt entscheiden, welche Technologien vom Menschen angenommen werden. Durch die Digitalisierung können Vorteile von Antrieb bis zur Steuerung im Straßenverkehr erzielt werden. Daher müssen für Carsharing, autonomes Fahren und andere neue Mobilitätsformen optimale rechtliche Rahmenbedingungen zur Verfügung gestellt werden [34].

Die Wege auf der Straße sollen erleichtert, beschleunigt und effizienter gestaltet werden, um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entgegenzukommen. Daher sollen der Schilderwald reduziert und effiziente und nutzerorientierte Parkraumbewirtschaftungssysteme weiterentwickelt werden. Außerdem soll das hochrangige Straßennetz ausgebaut und weiterentwickelt werden. Das derzeitige Mautsystem soll beibehalten werden, wobei Regionen, welche besonders durch Transit belastet werden, unterstützt und Vignettenflucht verhindert werden soll. Aus Gründen der Sicherheit und der zeitlichen Optimierung sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Messwerte (IG-L) unter Beachtung der Auswirkungen auf die Umwelt angepasst werden. Um den Verkehrsfluss zu beschleunigen, soll der Pilotversuch „Rechts abbiegen bei Rot“ gestartet werden. Der Nacht-60er für LKWs soll evaluiert werden, da zwar Lärm und CO₂ reduziert werden, die Unfallgefahr aufgrund des Geschwindigkeitsunterschieds zwischen LKW und PKW jedoch angeblich enorm steigt. Ein weiteres Gefahrenpotential birgt angeblich der Überholvorgang von LKWs auf zweispurigen Autobahnen und Schnellstraßen aufgrund des Geschwindigkeitsunterschieds. Hier soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Der Unterpunkt im Regierungsprogramm „Bekenntnis zu einer modernen, emissionsarmen Mobilität“ stellt hierzu ein drastisches Gegenargument dar [34].

Die positiven Effekte aus dem klimafreundlichen System Schiene sollen weiterhin nutzbar gemacht werden, indem die Dienstleistungsangebote für Kunden verbessert werden. Zentrales Thema der Effizienzsteigerung ist die wachsende Zahl an Eisenbahnunternehmen, deren diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz gewährleistet werden muss. Entlang der Transeuropäischen Netze soll es eine intensive Kooperation mit den Nachbarstaaten geben. Ein österreichweit integrierter Taktfahrplan soll geschaffen werden. Die neuen Infrastrukturprojekte der Bahn sollten effizienter und budgetschonender umgesetzt werden, um einen weiteren Verschuldensanstieg zu verhindern [34].

Österreich stellt auch eine wichtige Drehscheibe für den internationalen Luftverkehr dar, weshalb diese Position gestärkt und ausgebaut werden soll. Die Errichtung einer dritten Piste am Flughafen Schwechat sowie der Ausbau von Bundesländerflughafen soll durchgeführt werden. Wichtig ist auch die Einbindung des Flughafens in das multimodale Verkehrsnetzwerk. Dies stellt wieder ein deutliches Gegenargument zur Förderung einer emissionsarmen Mobilität dar. Der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur soll durch Steigerung der Zuverlässigkeit und Attraktivität gefördert werden, wobei Maßnahmen an Gewässern nur unter größtmöglicher Schonung der Umwelt vorgenommen werden sollen [34].

Ziel der Bundesregierung ist ein ganzheitliches, ökoeffizientes und multimodales Mobilitätskonzept mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsystem und attraktiven Angeboten. Dafür soll eine neutrale und verkehrsträgerübergreifende Stelle für den Vertrieb aller Mobilitätstickets eingerichtet werden. Der österreichische Taktfahrplan soll umgesetzt und der Infrastrukturausbau der ÖBB und der Privatbahnen ausgebaut werden. Weiters sollen technische Standards evaluiert werden, welche Einsparungsmöglichkeiten bieten (z.B. autonomes Fahren). Weiters sollen Nebenbahnen attraktiver gestaltet werden. Bundesweit sollen Park & Ride-, Bike & Ride- und Carsharing-Lösungen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs für PendlerInnen ausgebaut werden. Außerdem sollen alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr zu Kostensenkungen, einer Verbesserung der Umweltverträglichkeit und einer Steigerung der Energieeffizienz führen [34].

Das autonome Fahren wird eine immer wesentlichere Rolle einnehmen, weshalb Österreich als Forschungsland eine Vorreiterrolle übernehmen soll. Rahmenbedingungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit Level 3⁵ und höher soll geschaffen werden. Auch die Elektromobilität soll weiter ausgebaut und einheitliche Standards festgelegt werden. Weiters soll Carsharing forciert werden [34].

Steuerliche Anreizsysteme für die Anschaffung effizienterer und emissionsärmerer Fahrzeuge soll ausgebaut werden. Infrastrukturelle Maßnahmen zur Bewältigung der aus dem Klimawandel resultierenden Veränderungen sollen ergriffen werden (wie etwa der Ausbau des Hochwasserschutzes und die Nutzung vorhandener Wasserressourcen). Der Zuwachs im Gütertransport soll von der Straße auf die Schiene und das Wasser verlagert werden. Österreich soll sich am Bahn-Projekt „Neue Seidenstraße“ beteiligen [34].

Prüfverfahren für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten sollen beschleunigt werden. Hierfür sollen Anpassungen im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geregelt werden [34].

⁵ Das Automatisierungslevel 3 ermöglicht das automatische Spurhalten, Spurwechseln und Blinken. Bei Bedarf wird der Fahrer oder die Fahrerin mittels Vorwarnsystem informiert, sodass anschließend die Führung durch diese(n) übernommen werden kann (z.B. bei Baustellen) [44].

Die Bundesregierung bekennt sich zu den internationalen Verträgen (Kyoto, Paris) und beachtet die UN-Nachhaltigkeitsziele. Gegen Atomkraft soll weiterhin vorgegangen werden und der Prozess zum Ausstieg aus der Stromerzeugung durch Kohle soll in Österreich beschleunigt werden. Durch moderne Umwelttechnologien soll eine vollständige Dekarbonisierung bis 2050 erzielt werden. Außerdem soll die nationale Klima- und Energiestrategie zur Erfüllung der Ziele bis 2020 (-16% THG-Emissionen gegenüber 2005) und 2030 (-36% THG-Emissionen gegenüber 2005) erarbeitet, beschlossen und umgesetzt werden. Diese Strategie soll im Klimaschutzgesetz verankert werden. Es soll keine kontraproduktiven Anreize und Förderungen im Energie- und Umweltbereich geben, welche der Erreichung der Energie- und Klimaziele entgegenstehen. Dagegen sprechen aber die Förderung des Flugverkehrs, die Erhöhung der Geschwindigkeitsgrenzen für LKWs, die Beschleunigung von UVP-Verfahren sowie Anreizsysteme zum Kauf von privaten PKWs, unabhängig davon, ob sie emissionsarm sind oder nicht [34].

Eine Übersicht der Maßnahmen auf Verkehrsebene aus dem Regierungsprogramm ist in Tabelle 2-7 gegeben.

Tabelle 2-7: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2017

Förderliche Maßnahmen	Bremsende Maßnahmen
Verbesserungen im ÖV	Förderung des Autobahnverkehrs
Reduktion des Schilderwaldes auf Straßen	Modernisierung und Förderungen im Straßennetz
Schaffung eines diskriminierungsfreien Zugangs für Eisenbahnunternehmen	Einbindung des Flughafens in das multimodale Verkehrsnetzwerk
Schaffung eines österreichweit integrierten Taktfahrplans	Evaluierung (Erhöhung) der Geschwindigkeitsbeschränkungen (IG-L)
Attraktivierung der Wasserstraße	Pilotversuch "Rechts abbiegen bei Rot"
Infrastrukturausbau auf der Schiene	Evaluierung des Nacht-60ers für LKW (Erhöhung)
Alternative Kraftstoffe (Schiene, Straße)	Budgetkürzungen bei der Bahn
Forcierung von Carsharing	Stärkung des Luftverkehrs
Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene	Anreizsysteme für Kauf von (emissionsarmen) Fahrzeugen
	Ausbau von Bundesländerflughäfen
	Ausbau, Weiterentwicklung und Erhalt von Straßen
	Errichtung einer dritten Piste
	Beschleunigung von UVP-Verfahren

2.2.2.7 Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung

Im April 2002 wurde von der Bundesregierung die „Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“ basierend auf dem Bericht der „Brundtland-Kommission für Umwelt und Entwicklung“ der Vereinten Nationen beschlossen. Nachhaltige Entwicklung kann nur durch

das gleichzeitige Umsetzen von umweltbezogenen, sozialen und wirtschaftlichen Zielen erreicht werden (siehe Abbildung 2-6).

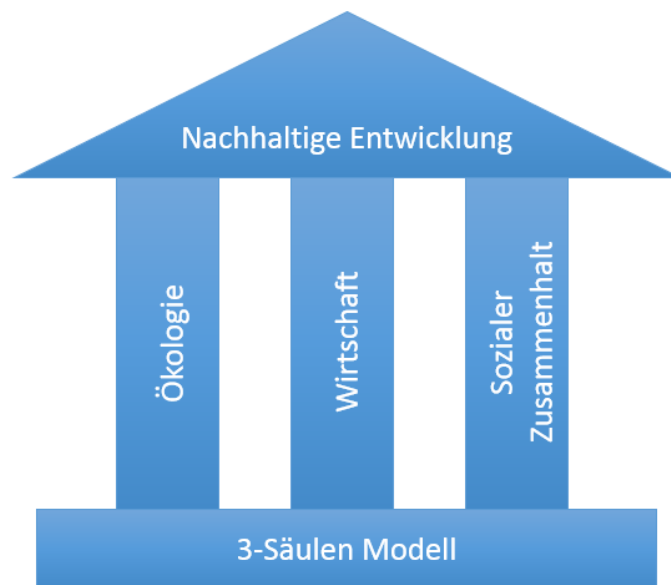


Abbildung 2-6: 3-Säulen Modell der Nachhaltigen Entwicklung

Im Rahmen dieser wissenschaftlichen Arbeit wird der Fokus auf die Säule „Ökologie“ mit dem Themenschwerpunkt „Verkehr“ gelegt. Die österreichische Nachhaltigkeitsstrategie wurde von einer Gruppe bestehend aus VertreterInnen der Ministerien, Länder und Gemeinden sowie SozialpartnerInnen, Interessensvertretungen und NGOs festgelegt. Dabei wurden konkrete Leitziele formuliert, auf die eine erfolgreiche Umsetzung folgen soll.

Die Arbeitsgruppe stellte gleich zu Beginn fest, dass die Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr in den Vorjahren stark angestiegen sind. Trotz zunehmender Geschwindigkeiten konnte kein Zeitgewinn festgestellt werden, sondern lediglich eine Steigerung der täglichen Distanzen, die per Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Dies führt zu einer größeren Verkehrsbelastung, steigenden Emissionsausstößen und einer zunehmenden Zersiedelung, da Einzelpersonen längere Verkehrswege akzeptieren (die vom Staat durch das Pendlerpauschale auch gefördert werden). Die CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr haben in den Jahren von 1980 bis 1999 um 54% zugenommen. Weiters steigen soziale und gesundheitspolitische Probleme, wie etwa Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung und Lärmbelastung, rasant an. Daher zählt der Verkehrssektor zu den wichtigsten Handlungsfeldern, um die Ziele für den Klimaschutz zu erreichen [2].

Die Bundesregierung verfasste 20 Leitziele, die in vier Handlungsfelder gegliedert werden, welche sich gegenseitig beeinflussen und einander stützen (siehe Abbildung 2-7).

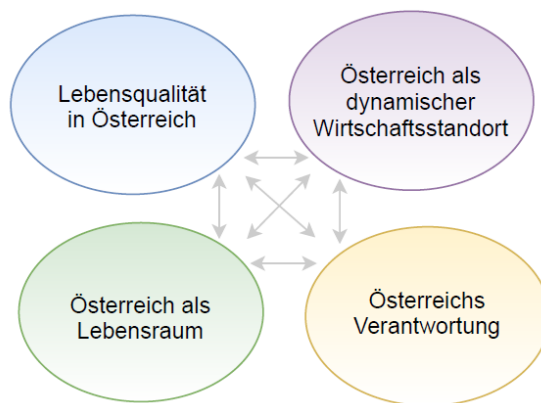


Abbildung 2-7: Die vier Handlungsfelder der österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie

Das dritte Handlungsfeld „Österreich als Lebensraum“ kann durch folgende 5 Leitlinien (Leitziel 11 bis Leitziel 15) näher beschrieben werden [2]:

1. Schutz der Umweltmedien und Klimaschutz (Leitziel 11)

Im Vordergrund dieses Leitziels steht der quantitative und qualitative Schutz von Luft, Wasser und Boden, um der vom Menschen verursachten Klimaveränderung entgegenzuwirken. Das angestrebte und fixierte Ziel ist die Erreichung der Emissionsreduktion von 13% (gegenüber dem Stand von 1990) gemäß dem Kyoto-Protokoll (siehe Kap. 2.2.2.8). Das eigens von den österreichischen Landtagen beschlossene Klimabündnisziel ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 50% im Vergleich zum Jahre 1987. Außerdem soll die Versiegelung des Bodens vermieden werden, um einerseits die Ressource Boden zu schützen und andererseits die Wasserdurchlässigkeit zu ermöglichen und die Bodenfruchtbarkeit zu verbessern.

2. Vielfalt von Arten und Landschaften bewahren (Leitziel 12)

Ziel ist es, den Verlust an Artenvielfalt und Biodiversität einzudämmen und neue Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.

3. Verantwortungsvolle Raumnutzung und Regionalentwicklung (Leitziel 13)

Durch das Wachsen der Städte, die steigende Versiegelung durch den Wohnungsbau und den rasanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird die Ressource Raum immer knapper. Ziel ist es, durch verkürzte Wege (vor allem zwischen den Bereichen Wohnen und Arbeiten) und eine Durchmischung der Funktionen (Wohn-, Freizeit- und Arbeitsgebiete) den wertvollen Raum zu schützen, die Lebensqualität zu erhöhen und wertvolle Strukturen erhalten.

4. Mobilität nachhaltig gestalten (Leitziel 14)

Durch das Pflegen von sozialen und wirtschaftlichen Kontakten, die immer weiter voneinander entfernt liegen, und durch die Globalisierung, die ferne Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen ermöglicht, werden immer weitere Distanzen zurückgelegt. Durch die Kosteneunwahrscheinlichkeit zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) nutzt

der Großteil das private Auto. Es kommt zu einem Anstieg an Fahrleistungen und anstelle von „Zeitgewinn“ werden die zurückgelegten Distanzen immer länger, da die Fahrenden weite Wege aufgrund von höherer Geschwindigkeit und Komfort akzeptieren.

Ein großes Problem stellt die Funktionstrennung von Wohnen, Arbeit, Einkaufen und Freizeit dar. Sie bewirkt, dass die Menschen längere Wege zurücklegen müssen. Dies hat vor allem für Menschen ohne Zugang zum Individualverkehr belastende und sozial ungerechte Auswirkungen.

Durch die Nachhaltigkeitsstrategie soll dem entgegengewirkt werden, indem einerseits die Kostengerechtigkeit im Verkehrssektor wiederhergestellt wird und andererseits eine räumliche Rückgliederung der verschiedenen Funktionen ermöglicht wird, sodass Mobilitätswänge beseitigt und soziale und ökologische Ziele erreicht werden können. Konkret bedeutet dies, dass der Ausbau und die Attraktivierung vom umweltverträglichen Verkehr notwendig ist und eine Anpassung in der Raumplanung bedacht werden muss.

5. Die Verkehrssysteme optimieren (Leitziel 15)

Trotz großer Fortschritte in der Motoren- und Antriebstechnik stiegen die CO₂-Emissionen zwischen 1980 und 1999 um 54% an, die Lärmbelastung nimmt zu und die Anzahl an Verkehrsunfällen mit teils drastischen Folgen steigt ebenfalls. Daher sollen einerseits alternative, energieeffiziente Kraftstoffe gefunden und andererseits der Fußgänger- und Radverkehrsanteil sowie die Nutzung von Schiene und Wasser erhöht werden.

Die Bundesregierung will die Leitziele der österreichischen Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung umsetzen, indem unterschiedlichste Indikatoren analysiert und beobachtet werden:

- Anreicherung von Schadstoffen im Oberboden
- Überschreitung von Depositionswerten
- Überschreitung von Luft-Immissionsgrenz- und -zielwerten
- Treibhausgasemissionen (nach Sektoren gegliedert)
- Rote Liste gefährdeter Arten u. Biotope
- Preisentwicklung im Verkehrssektor
- Schadstoffemissionen im Verkehr
- Energieeffizienz der Verkehrsmittel
- Anzahl der Verkehrstoten und -schwerverletzten
- Grundwasserqualität
- Anteil an versiegelter Fläche
- Änderung der Flächennutzung
- Landnutzung
- Fahrleistung
- Externe Kosten für Verkehr
- Anteil alternativer Treibstoffe
- Zugang zu Mobilität (ÖV)

Im Jahr 2002 hat die österreichische Bundesregierung diese Leitziele formuliert und beschlossen. Die Umsetzung der Maßnahmen reicht jedoch über mehrere Legislaturperioden hinaus, weshalb zukünftige Bundesregierungen ebenso dazu angehalten werden, diese Ziele zu verfolgen.

2.2.2.8 Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels

Im Jahr 2002 entwickelte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die „Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels“, welches nach Beschluss des „Burden Sharing Agreement“ innerhalb der EU bei einer Treibhausgas-Emissionsreduktion von 13% lag. Das Kyoto-Ziel trug somit dazu bei, die ersten Schritte in der Klimapolitik zu setzen, sodass katastrophale Auswirkungen der vom Menschen herbeigeführten Klimaveränderung eingedämmt werden. Nach dem Jahr 2012 wären weitere Reduktionsziele unumgänglich, um die Treibhausgasemissionen in der Atmosphäre zu stabilisieren.

Im Kyoto-Basisjahr 1990 wurden in Österreich rund 77 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent an Treibhausgasen ausgestoßen. Basierend auf dem österreichischen Reduktionsziel von 13% darf in dem Zeitraum von 2008 bis 2012 demnach ein CO₂-Äquivalent von 67 Mio. Tonnen nicht überschritten werden. Im Trend-Szenario ist ersichtlich, dass Österreich bei unveränderten Gegebenheiten im Jahr 2010 einen Ausstoß von 84,4 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent hätte (siehe Abbildung 2-8) [3].

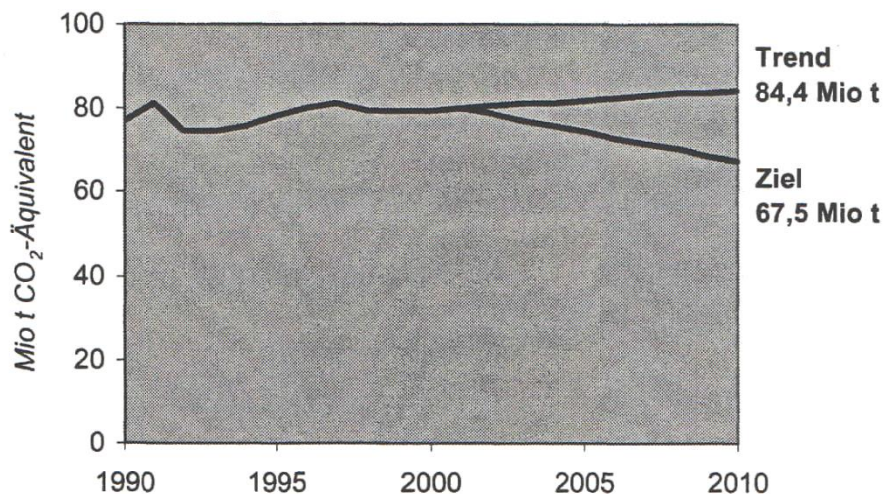


Abbildung 2-8: Trend- und Zielszenario der „6 Kyoto-Gase“ 1990-2010 [3]

Laut Bundesministerium konnten im Jahr 2002 Reduktionen in den Bereichen Abfallwirtschaft und Landwirtschaft bereits festgestellt werden. Durch Energieeffizienz-Verbesserungen, Förderungsmaßnahmen und Strom aus erneuerbaren Energiequellen konnte auch im Energiebereich ein Erfolg gemessen werden. Problematisch war vor allem der drastische

Anstieg der CO₂-Emissionen von 11,9 Mio. Tonnen CO₂ auf 16,9 Mio. Tonnen CO₂ (ein Anstieg von 42%) im Sektor Verkehr in den Jahren 1990 bis 2000 (siehe Abbildung 2-9) [3].

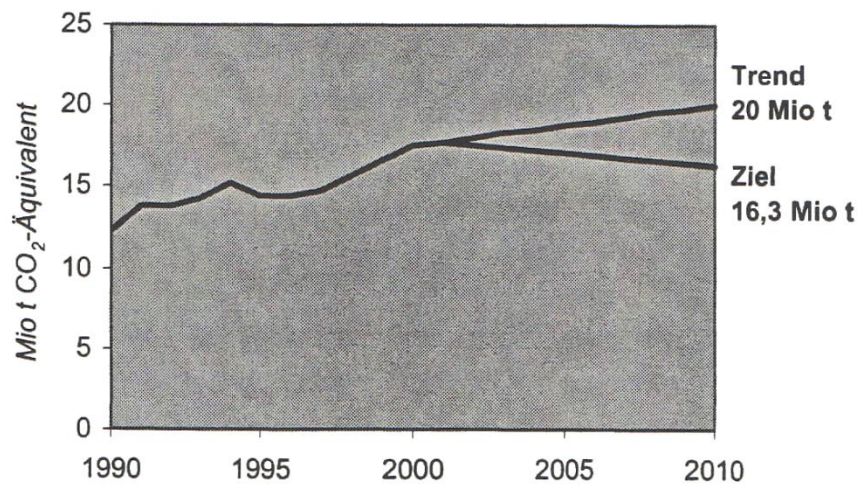


Abbildung 2-9: Trend- und Zielszenario Verkehr (CO₂+N₂O+CH₄) [3]

Vor dem Jahr 2002 konnten folgende Maßnahmen im Verkehrsbereich bereits ergriffen werden:

- Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger, Radverkehr, öffentlicher Verkehr)
- Umsetzung der EG-Richtlinie über die Kennzeichnung von neuen PKW hinsichtlich der CO₂-Emissionen pro Kilometer
- Anhebung der Mineralölsteuern im Jahr 1995 sowie Erhöhung der Normverbrauchsabgabe für PKW im Jahr 1996
- Allgemeine Autobahn-Benützungsgebühr (Vignette) für PKW
- Anhebung der KFZ-Steuer für Lastkraftwagen um durchschnittlich 50% mit Jänner 2001, jedoch ab 2003/2004 ein fahrleistungsabhängiges Road-Pricing für LKW auf dem hochrangigen Straßennetz

Die Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor ist von der wirtschaftlichen Entwicklung, von Änderungen der Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereiche, von neuen Antriebssystemen und dem Infrastrukturausbau für Straße und Schiene abhängig. Im Jahr 2002 wurde bis zum Jahr 2010 ein Emissions-Anstieg von 7,5 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten gegenüber 1990 prognostiziert. Durch das Ergreifen von diversen Maßnahmen könne dieser Anstieg maximal um 3,7 Mio. Tonnen gesenkt werden. Ein weiterer „unsicherer“ Faktor, der die Emissionen ebenfalls in die Höhe bewegen könnte, ist der Beitritt zu der EU, da dies zu einem erhöhten internationalen Verkehrsaufkommen führen könnte.

Die Bundesregierung entwarf basierend auf den vergangenen Entwicklungen und zukünftigen Trends das „Maßnahmenprogramm Verkehr“ für Bund, Länder und Gemeinden [3].

Vom Kyoto-Protokoll ausgenommen war der internationale Luftverkehr. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) bemühte sich daher um eine Einigung der Vertragsstaaten über eine gerechte Aufteilung der aus dem Luftverkehr entstehenden Emissionen. Eine Umsetzung hiervon ist bis zum Jahr 2019 noch nicht gelungen.

2.2.3 Getroffene Maßnahmen und Widersprüche

Der Verkehr zählt in Österreich zu den Hauptverursachern klimaschädlicher Treibhausgasemissionen. Verantwortlich dafür ist der wachsende Teil privater PKWs und LKWs im Straßenverkehr. Im Vergleich zum Jahr 1990, welches als Referenzjahr für das Kyoto-Protokoll herangezogen wird, sind die Emissionen um rund 74% gestiegen. Die Kalkulation dieser Mengen basiert auf jener Treibstoffmenge, welche in Österreich im Jahr 2017 getankt worden ist. Dies bedeutet, dass auch jener Treibstoffanteil, welcher in den Nachbarstaaten verfahren wird, Österreich zugeteilt wird [62].

Da die Anzahl an Autos seit den 1970er Jahren wächst, ist auch die Infrastruktur an die Geschwindigkeit des Autos angepasst worden. In der Folge kommt es sowohl zur Zersiedelung als auch zu wachsenden Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, da die Menschen aufgrund höherer Transportgeschwindigkeiten auch längere Arbeitswege in Kauf nehmen. Der Bau von Einkaufszentren am Rande der Stadt hat zur Folge, dass kleine Geschäfte in der Innenstadt vom Aussterben bedroht sind (siehe Wiener Neustadt, Eisenstadt, Parndorf, Amstetten). Zusätzlich fördern Shopping Center, welche in peripheren Gebieten liegen, den Autoverkehr, da die Hinfahrt mit dem privaten PKW am Günstigsten und Schnellsten und oft per ÖV gar nicht möglich ist [16].

Weiters problematisch sind bestehende Strukturen, welche das Parken direkt neben dem Haus ermöglichen. Wird diese Distanz mit dem Weg zur nächsten öffentlichen Haltestelle verglichen, so schneidet der private PKW besser ab. Da der Mensch von Natur aus möglichst energieeffizient unterwegs sein möchte, wählt dieser das nächstgelegene Verkehrsmittel. Hier sind Lösungsansätze gefragt. Als Beispiel kann hier der Gemeindebau in Alt Erlaa in Wien angeführt werden. Die Tiefgarage dieses Gebäudes liegt für die meisten BewohnerInnen weiter weg als der Zugang zur U-Bahn. Nur so kann eine faire Wahl der Verkehrsmittel erfolgen [16].

Ein weiteres Problem stellt der Bau von Park & Ride-Anlagen dar. Diese dienen zwar der intermodalen Verknüpfung und ermöglichen eine schnelle Zu- und Abfahrt zum und vom Bahnhof, haben allerdings den Nachteil, dass das Auto dennoch genutzt werden muss.

Fraglich ist, ob sich ein Fahrer oder eine Fahrerin für das Parken in einer P+R entscheidet, wenn diese Person bereits unterwegs ist und bis zum Ziel weiterfahren könnte.

Für Straßenunternehmer ist es von großer Bedeutung, dass der Verkehrsfluss auf den Straßen erhalten bleibt. Stau gilt als unerwünscht und lästig. Als Lösung wird der Bau einer weiteren Fahrbahn oder einer Umfahrung präferiert. Werden Stadtautobahnen in großen amerikanischen Städten betrachtet, so kann festgestellt werden, dass der Zubau einer weiteren Fahrbahn nicht die Lösung ist und zu weiterer Staubildung führt. Abbildung 2-10 zeigt das Endresultat einer solchen Vorgehensweise.

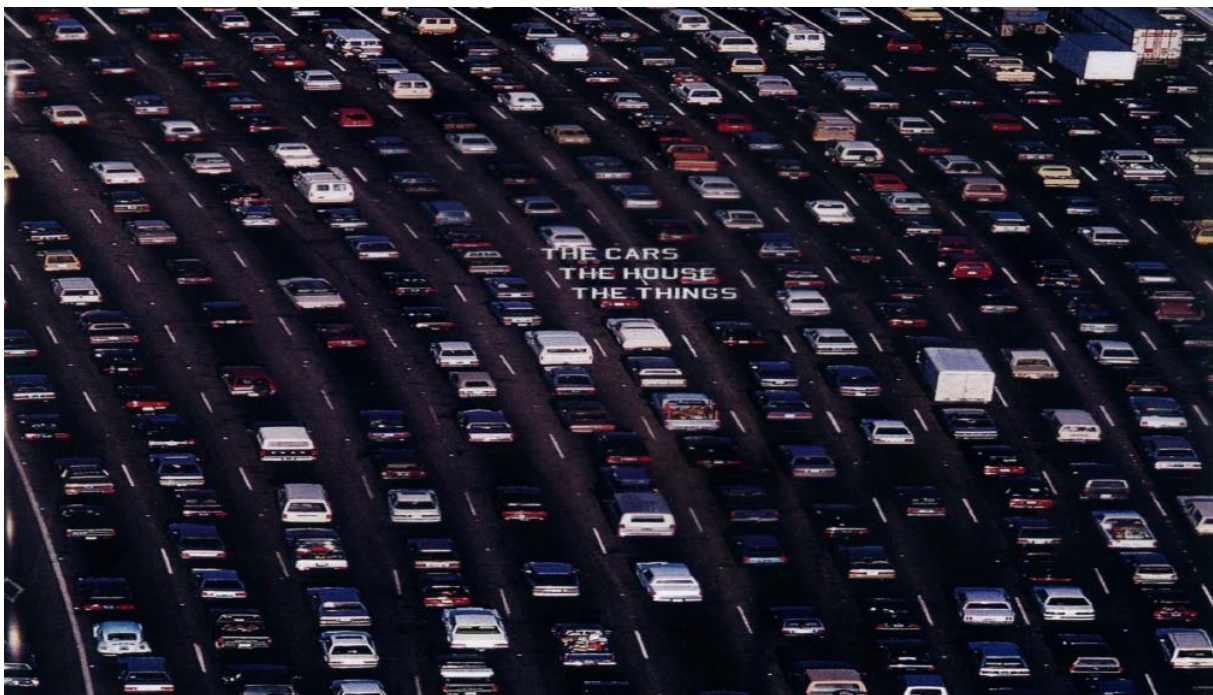


Abbildung 2-10: Zubau von Fahrbahnen zur Lösung der Stauproblematik [16]

Um auf Schnellstraßen und Autobahnen in Österreich unterwegs sein zu dürfen, gibt es seit 1997 die Autobahnvignette. Die Preise werden jährlich um den harmonisierten Verbraucherpreisindex angepasst und haben sich daher seit 2001 nur minimal geändert. Eine Ausnahme bildet die Preiserhöhung im Jahre 2001 um 81%. Im Jahr 2020 kostet die Autobahnvignette 91,10 €. [14][42]. Das Vignettensystem hat einerseits zur Folge, dass jene „belohnt“ werden, welche das Autobahnnetz öfter nutzen, und bringt andererseits den Nachteil mit sich, dass der Preis einer Vignette für die Durchreise zu teuer erscheint, sodass stattdessen zum Nachteil der Anrainer Gemeinde- und Landstraßen benutzt werden. Im Jahr 2019 beträgt die Netzlänge von Autobahnen 1743 km und von Schnellstraßen 489 km. Diese können das ganze Jahr über mit dem Kauf einer Vignette befahren werden. Vergleicht man diesen Preis mit den Kosten für ein Zugticket für eine Fahrt über 1200 km (Wien-Bregenz hin und retour) um € 161,60 (Normalpreis), ist leicht erkennbar, warum viele Menschen das Auto bevorzugen [56].

Der Güterverkehr auf der Straße ist von 2010 bis 2018 um 18,8% gestiegen, während es auf der Schiene eine Zunahme von nur 2,2% gegeben hat. Große Einbußen auf der Schiene hat es zwischen 2012 und 2016 mit einem maximalen Rückgang von 13,4% (im Vergleich zum Jahr 2011) gegeben. Der Güterverkehr, welcher auf der Schiene abgewickelt wird, entspricht etwa einem Viertel von jenem auf der Straße. Im Personenverkehr gab es zwischen 2010 und 2018 eine Zunahme auf der Straße von 16%, auf der Schiene um 47,5% und in der Luftfahrt von 29%. Vor allem im Jahr 2016 hat es bei den ÖBB eine Zunahme von 21% im Vergleich zum Vorjahr gegeben [63].

Seit 1988 haben ÖsterreicherInnen laut Einkommenssteuergesetz den Anspruch auf das Pendlerpauschale in Abhängigkeit von der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort. Es wird zwischen einer zumutbaren und nicht zumutbaren Nutzung von Massenverkehrsmitteln unterschieden. Bei einer Entfernung ab 60 km und einer unzumutbaren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln kann die Lohnsteuerbemessungsgrundlage der PendlerInnen um 3.672 Euro im Jahr vermindert werden. Mit dieser Förderung werden weder Anreize geschaffen, öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, noch wird dadurch eine Zersiedelung verhindert [45].

Der Traum vieler ÖsterreicherInnen ist ein „Haus im Grünen“. Überlegt man sich jedoch, wie viele zusätzliche Ressourcen, Energien und Erschließungskosten dafür notwendig sind, so hat eine solche Umsetzung merkbare Nachteile. Ein alleinstehendes Einfamilienhaus „auf der grünen Wiese“ bewirkt einen Ausstoß von 19 t CO₂ pro Jahr. Berücksichtigt man zwei Autos, welche von dieser Familie genutzt werden, da es keine öffentliche Anbindung gibt, so stoßen diese 9,9 t CO₂ pro Jahr aus. In einem Mehrfamilienhaus in einer Großstadt (Beispiel New York) werden pro Jahr 7,65 t CO₂ ausgestoßen. Die Fahrt mit einer U-Bahn würde einen Ausstoß von nur 0,016 t CO₂ pro Jahr bewirken. Werden diese Lebensmittelpunkte verglichen, schneidet das Mehrfamilienhaus in der Stadt beim Vergleich der CO₂-Emissionen um das Vierfache besser ab [16].

Zusätzlich zum Pendlerpauschale gibt es noch zahlreiche weitere umweltschädliche Subventionen, für welche jährlich 3,25 Milliarden Euro ausgegeben werden. Diese werden von Österreichs SteuerzahlerInnen finanziert. Zu diesen Förderungen zählen unter anderem die Mineralölsteuerbefreiung von Treibstoffen im Flugverkehr und in der Binnenschifffahrt, Subventionen für Kohle, Öl und Gas sowie die Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen [11][15].

In den Sommermonaten im Jahr 2018 wurden auf Österreichs Autobahnen Teststrecken eröffnet, auf welchen eine Geschwindigkeit von 140 km/h erlaubt ist. Durch den höheren Energieaufwand, welcher exponentiell zur Geschwindigkeit steigt, entstehen auch erheblich höhere CO₂- und NO_x-Ausstöße. Die Fahrzeit kann jedoch nur minimal reduziert werden.

Im Frühjahr 2019 wurde der Bau der dritten Piste am Flughafen Wien Schwechat durch den Verwaltungsgerichtshof erlaubt. Einsprüche von Bürgerinitiativen wurden abgelehnt.

Durch den Bau müssen auch Teile des Bundesstraßennetzes verlegt werden. Insgesamt sind dafür hohe Energieaufwände notwendig. Werden außerdem die CO₂-Äquivalente in Gramm pro Personenkilometer mit der Bahn verglichen, so stößt das Flugzeug um den Faktor 31,3 mehr aus (siehe Kapitel 2.2.2.4) [22].

Der Umbau der Mariahilfer Straße in Wien kann als gelungen bezeichnet werden. Die ehemals stark befahrende Straße ist als Begegnungszone neu ausgebaut worden. Die Geschäfte und Cafés werden nach wie vor gerne und gut besucht. Dieses Projekt soll aufzeigen, wie wichtig „Public Space“ für BewohnerInnen einer Stadt ist. Städte und Gemeinden sollten daher weiterhin für den Menschen und nicht für das Auto (um-)gebaut werden. Dazu zählen attraktive Aufenthaltsplätze, Parkanlagen, kurze Wege, „gewundene“ Straßen, Geschäfte und Auslagen, Beleuchtung in der Nacht u.v.m. [35]

Eine Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel kann nur dann erfolgen, wenn die Ungerechtigkeiten zwischen Auto und ÖV beseitigt werden. Hierzu zählen etwa die Tarifgestaltung und die Entfernung von der Haustür zum Verkehrsmittel. Wenn der Wunsch der PolitikerInnen eine Attraktivierung des ÖV ist, so kann nicht automatisch eine Verlagerung von MIV auf ÖV angenommen werden. Wenn das private Auto noch immer das attraktivste Angebot ist, so wird der Mensch auch dieses nutzen. Nur durch erhebliche Veränderungen in den Strukturen und durch Maßnahmen, welche den MIV unattraktiv machen, kann die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Um den ÖV attraktiver zu machen, benötigt es ein „Komplettpaket“, welches Vorteile in den Bereichen Preis, Lage/Erreichbarkeit, Frequenz, Komfort, Anbindung und Verlässlichkeit bietet. Auch eine kostenlose Nutzung des ÖV ist dann nicht attraktiv, wenn sich die nächste Haltestelle in 1,5 km Fußweg-Entfernung befindet.

Das momentan herrschende Problem ist der fehlende Wille, Gegenmaßnahmen einzuleiten. Es scheint, als würden österreichische PolitikerInnen den eigenen Wählerstamm nicht enttäuschen wollen, weshalb eine Zielerreichung für 2030 unter den momentanen Umständen nicht denkbar ist.

Österreich drohen Kompensationszahlungen in Milliardenhöhe, sollten die Ziele für 2030 nicht erreicht werden. Der Kauf von Emissionszertifikaten, welche den Ausstoß von einer bestimmten Menge CO₂ erlauben, kann keine langfristige Lösung hierfür sein.

2.3 Klimanotstand

Das Ausrufen des Klimanotstandes kann sowohl durch Legislative als auch durch Exekutive erfolgen. Eine einheitliche und offizielle Definition des Klimanotstandes gibt es nicht. Juristisch wird die Ausrufung keinem „Notstand“ gleichgesetzt, sondern als Aussendung eines Zeichens oder Impulses betrachtet. Ein UN-Sprecher der Vereinten Nationen meint, dass damit eine Notlage beschrieben werde, in welcher schnelle und brauchbare Lösungen gefordert werden. Auch das deutsche Bundesumweltministerium ist der Meinung, dass das Ausrufen eine symbolische Wirkung hätte, welche zeigt, dass eine Gebietskörperschaft oder eine Regierung den Klimawandel ernst nimmt und Klimaschutz-Maßnahmen ergreifen möchte [7].

Der deutsche Professor Jürgen Manemann vom Forschungsinstitut für Philosophie in Hannover meint, dass man mit dem Ausrufen des Klimanotstandes Maßnahmen ergreifen will, welche einer globalen Temperaturerwärmung um 1,5° C entgegenwirken. Dies müsste bedeuten, dass alle klima- und temperaturrelevanten Maßnahmen evaluiert werden [7]. Der Initiator der Klimanotstands-Ausrufung in Michaelerberg-Pruggern Ernst-Walter Schrepf definiert den Klimanotstand als „friedliche Revolution von unten, um die Politik zur Einhaltung der Klimaziele zu bewegen“. Politiker, welche den Klimanotstand ausrufen, nehmen die Klimakrise ernst und wollen Maßnahmen ergreifen, sodass das 1,5° C Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens eingehalten werden kann [36].

Der Klimanotstand wurde erstmals im Jahr 2017 in der australischen Stadt Derebin ausgerufen, obwohl zuvor schon viele Demonstrationen, den Klimawandel betreffend, stattgefunden hatten. Am 2. Mai 2019 ist der Klimanotstand in der deutschen Stadt Konstanz ausgerufen worden. Weitere Kommunen sind diesem Beispiel gefolgt [36]. Insgesamt haben 68 deutsche Gemeinden und Orte den Klimanotstand ausgerufen (Stand 01.01.2020). Die Nationen Großbritannien (Mai 2019), Irland (Mai 2019) und Frankreich (Juni 2019) haben sich ebenfalls zu einem Klimanotstand bekannt [8] [23] [50].

In Österreich haben bereits sieben Gemeinden und ein Bundesland den Klimanotstand ausgerufen (Stand 01.08.2019). Am 13. Juni 2019 wurde dieser in der Region Michaelerberg Pruggern einstimmig beschlossen. Darauf folgten Perchtoldsdorf am 18. Juni 2019, Traiskirchen am 24. Juni 2019, Hart bei Graz und Steyregg am 4. Juli 2019, Hartberg am 8. Juli 2019 und Kufstein am 10. Juli 2019 [10] [17] [24] [25] [52]. Das erste (und nach dem Stand vom 01.08.2019 einzige) Bundesland, das in Österreich den Klimanotstand am 4. Juli 2019 ausgerufen hat, ist Vorarlberg [26]. Der österreichische Nationalrat hat sich Ende September ebenfalls dazu entschlossen, den Klimanotstand auszurufen [27].

3 Methoden und Daten

3.1 Stichprobenbeschreibung

Ziel dieser Arbeit ist es, die Bedeutung der Ausrufung des Klimanotstandes und dessen Auswirkungen auf den Verkehr auf Ebene der Gebietskörperschaften zu evaluieren. In Österreich haben sieben Gemeinden und ein Bundesland in den Sommermonaten Juni und Juli 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Für die Analyse und Auswertung der Fragestellung werden alle österreichischen Gebietskörperschaften berücksichtigt, welche bis zum 01.08.2019 den Klimanotstand ausgerufen haben. Die betroffenen Gebietskörperschaften sind in Abbildung 3-1 auf der Österreich-Karte dargestellt.

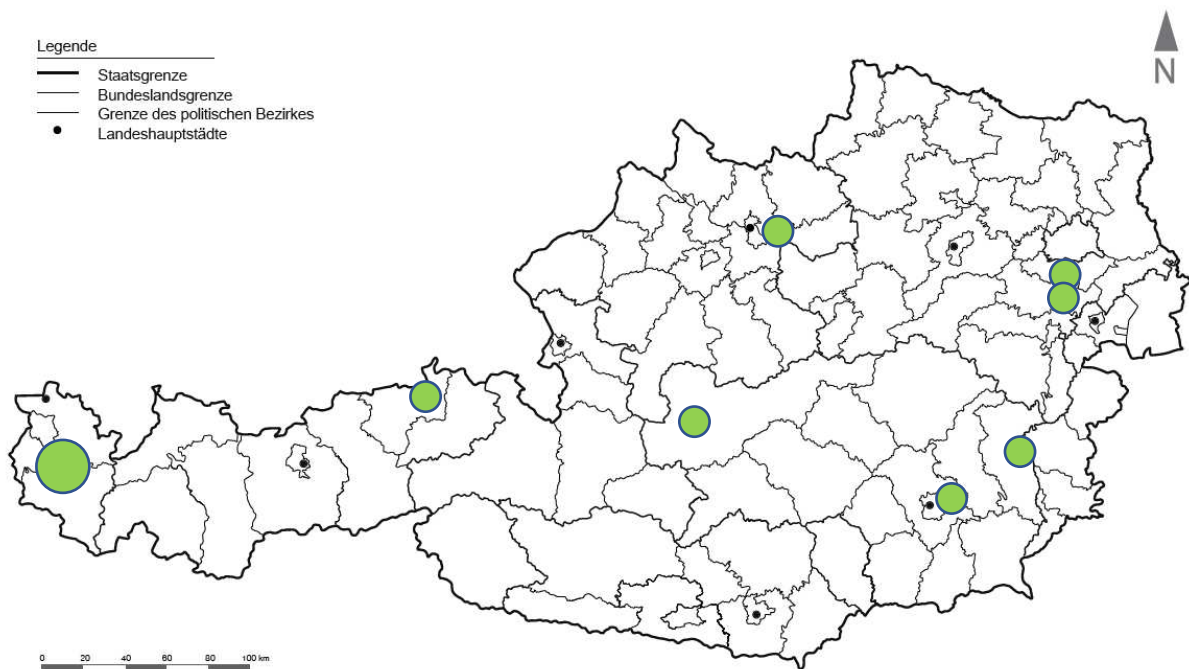


Abbildung 3-1: Gebietskörperschaften, die den Klimanotstand ausgerufen haben [v.l.n.r. Vorarlberg, Kufstein, Michaelerberg-Pruggern, Steyregg, Hart bei Graz, Hartberg, Traiskirchen, Perchtoldsdorf] [57]

Die nachstehenden Tabellen geben Auskunft über Stichdaten der einzelnen Gemeinden. Die Verfügbarkeit und Frequenz der vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Zeitpunkt, zu dem der Klimanotstand ausgerufen worden ist, sind ebenfalls abzulesen (siehe Tabelle 3-1 bis Tabelle 3-7).

Tabelle 3-1: Kennzahlen zur Gemeinde Michaelerberg-Pruggern

Michaelerberg-Pruggern	Bundesland	Steiermark
	Einwohner	1.164 (01.01.2019)
	Fläche	47,64 km ²
	Bürgermeister	Johann Huber (ÖVP)
	ÖV-Anschluss	Bus 900: Stundentakt Regionalzug: 2-Stundentakt
	Ausrufung Klimanotstand	13.06.2019

Tabelle 3-2: Kennzahlen zur Gemeinde Perchtoldsdorf

Perchtoldsdorf	Bundesland	Niederösterreich
	Einwohner	15.022 (01.01.2019)
	Fläche	12,57 km ²
	Bürgermeister	Martin Schuster (ÖVP)
	ÖV-Anschluss	Bahn (S2, S3, S4): je im Halb-Stundentakt Ortsbus (Linie 1, 2, 3): je im Stundentakt Linie 256: alle 15 min bis 30 min Linie 260: alle 30 min
	Ausrufung Klimanotstand	18.06.2019

Tabelle 3-3: Kennzahlen zur Gemeinde Traiskirchen

Traiskirchen	Bundesland	Niederösterreich
	Einwohner	18.937 (01.01.2019)
	Fläche	29,11 km ²
	Bürgermeister	Andreas Babler (SPÖ)
	ÖV-Anschluss	Bader Bahn: 5 min bis 15 min-Takt Aspangbahn: im Stundentakt Buslinie 360, 361, 362: 30 min bis 60 min-Takt Citybus A, B, C: alle 30 min
	Ausrufung Klimanotstand	24.06.2019

Tabelle 3-4: Kennzahlen zur Gemeinde Hart bei Graz

Hart bei Graz	Bundesland	Steiermark
	Einwohner	5.126 (01.01.2019)
	Fläche	11,06 km ²
	Bürgermeister	Jakob Frey (Bürgerliste)
	ÖV-Anschluss	Steirische Ostbahn S3: Stundentakt Bus 69: alle 15 min Bus 68 und 75U: alle 30 min Bus 430: im Stundentakt
	Ausrufung Klimanotstand	04.07.2019

Tabelle 3-5: Kennzahlen zur Gemeinde Steyregg

Steyregg	Bundesland	Oberösterreich
	Einwohner	2.978 (01.01.2019)
	Fläche	12,01 km ²
	Bürgermeister	Johann Würzburger (SBU)
	ÖV-Anschluss	Summerauer Bahn: 30 min bis 60 min-Takt Regionalbus 360, 361: Stundentakt
	Ausrufung Klimanotstand	04.07.2019

Tabelle 3-6: Kennzahlen zur Gemeinde Hartberg

Hartberg	Bundesland	Steiermark
	Einwohner	6.687 (01.01.2019)
	Fläche	21,58 km ²
	Bürgermeister	Marcus Martschitsch (ÖVP)
	ÖV-Anschluss	Citybus: im Stundentakt Bus 300: alle 15 min bis 60 min (kein Takt) Bus 337: 15 min-Takt Bus X30: im Stundentakt Regionalzug: im 2-Stundentakt
	Ausrufung Klimanotstand	08.07.2019

Tabelle 3-7: Kennzahlen zur Gemeinde Kufstein

Kufstein	Bundesland	Tirol
	Einwohner	19.461 (01.01.2019)
	Fläche	39,37 km ²
	Bürgermeister	Martin Krumschnabel (Parteifrei)
	ÖV-Anschluss	Stadtbusse (Linie 1, 2, 3): 20 min-Takt S1, M (nach München): Stundentakt EC 80, REX (Brenner), Railjet: alle 2 Stunden Regionalbusse (8 Linien): im Stundentakt
	Ausrufung Klimanotstand	10.07.2019

Auf Basis der zuvor durchgeführten Literaturrecherche (siehe Kapitel 2) wurde der Fragenkatalog des rund einstündigen Leitfadeninterviews formuliert. Dieser besteht aus zwölf unabhängigen, semi-strukturierten Fragen. Diese beziehen sich auf die Bedeutung des Klimanotstandes und den Grund der Ausrufung, den Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, auf Änderungen in der Alltagspolitik, auf bereits umgesetzte bzw. zukünftige Maßnahmen im Verkehrsbereich und auf nationale Emissionsziele und Zukunftsaussichten. Der Fragenkatalog des Interviews ist im Anhang ersichtlich.

Von den acht Gebietskörperschaften, die den Klimanotstand ausgerufen haben, wurde mit sieben ein rund einstündiges Leitfadeninterview geführt. Abbildung 3-2 zeigt die für diese Arbeit relevante Stichprobe.

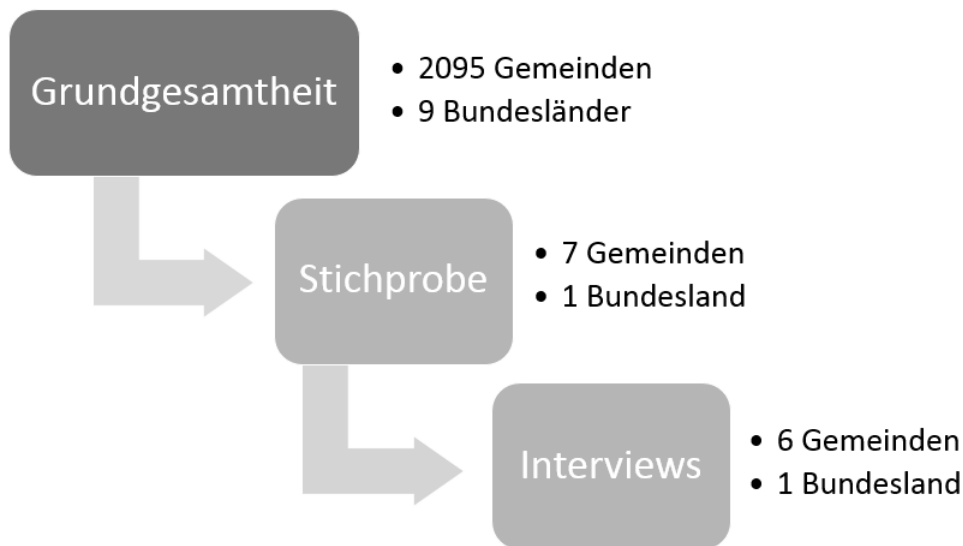


Abbildung 3-2: Darstellung der Stichprobenmenge aus der Grundgesamtheit

Tabelle 3-8 zeigt eine Übersicht über den Zeitpunkt und den Austragungsort der sieben geführten Interviews sowie den Gesprächspartner und die Interviewdauer. Außerdem wird jener Anteil des transkribierten Textes angegeben, der zur Beantwortung der wissenschaftlichen Fragen verwendet wird. Exkludiert werden generelle Maßnahmen und Pläne, welche nicht den Verkehr betreffen, sowie persönliche Erzählungen und Ausschweifungen.

Tabelle 3-8: Übersichtstabelle über die Führung der Interviews

Ge- bietskör- per- schaft	Datum	Ort	Gesprächspartner	Interview- dauer [hh:mm:ss]	Relevanter Textanteil [%]
Kufstein	11.09.2019	Kufstein	Bürgermeister Martin Krumschnabel	01:11:51	65
Steyregg	03.10.2019	Steyregg	Bürgermeister Johann Würzburger	01:04:31	60
Traiskirchen	14.10.2019	Traiskirchen	Bürgermeister Andreas Babler	01:13:56	55
Perchtoldsdorf	16.10.2019	Perchtoldsdorf	Bürgermeister Martin Schuster	00:50:40	61
Vorarlberg	17.10.2019	Bregenz	Landesstatthalter Karlheinz Rüdisser	01:19:14	46
Hart bei Graz	07.11.2029	Hart bei Graz	Bürgermeister Jakob Frey	00:31:11	44
Hartberg	07.11.2029	Hartberg	Bürgermeister Marcus Martschitsch	00:55:45	34

3.2 Methodik

Die Interviews wurden vor Ort aufgenommen und anschließend transkribiert. Diese Transkription beinhaltet sowohl relevante Sachverhalte und Themengebiete, welche für die Auswertung benötigt werden, als auch generelle Pläne, welche den Verkehr nicht betreffen, sowie persönliche Erzählungen und Diskussionen. Daher wird diese Transkription von für diese Arbeit irrelevanten Themengebieten wie auch unvollständigen Sätzen und Wortwiederholungen bereinigt. Weiters baten einige Bürgermeister darum, nicht die direkte Transkription zu veröffentlichen, sondern die inhaltlichen Aussagen hervorzuheben. Die Kerninhalte dieser Rohtexte finden sich in Kapitel 3.3. Diese sind Ausgangspunkt für die Auswertung der Fragestellungen, um anschließend Aussagen treffen zu können. Abbildung 3-3 zeigt die Vorgehensweise zur Aufbereitung der Rohtexte, welche für die Auswertung und Analyse verwendet werden.



Abbildung 3-3: Vorgehensweise zur Aufbereitung der Rohtexte für die Analyse

Mithilfe des Textanalyseprogramms QDA Miner Lite werden die Texte (Kerninhalte des Rohtextes) kodiert und miteinander verglichen. Anschließend werden die acht Fragestellungen (siehe Kapitel 3.5.1) anhand der Ergebnisse des Textanalyseprogramms ausgewertet und interpretiert. Abbildung 3-4 zeigt den Ablauf der Untersuchung.

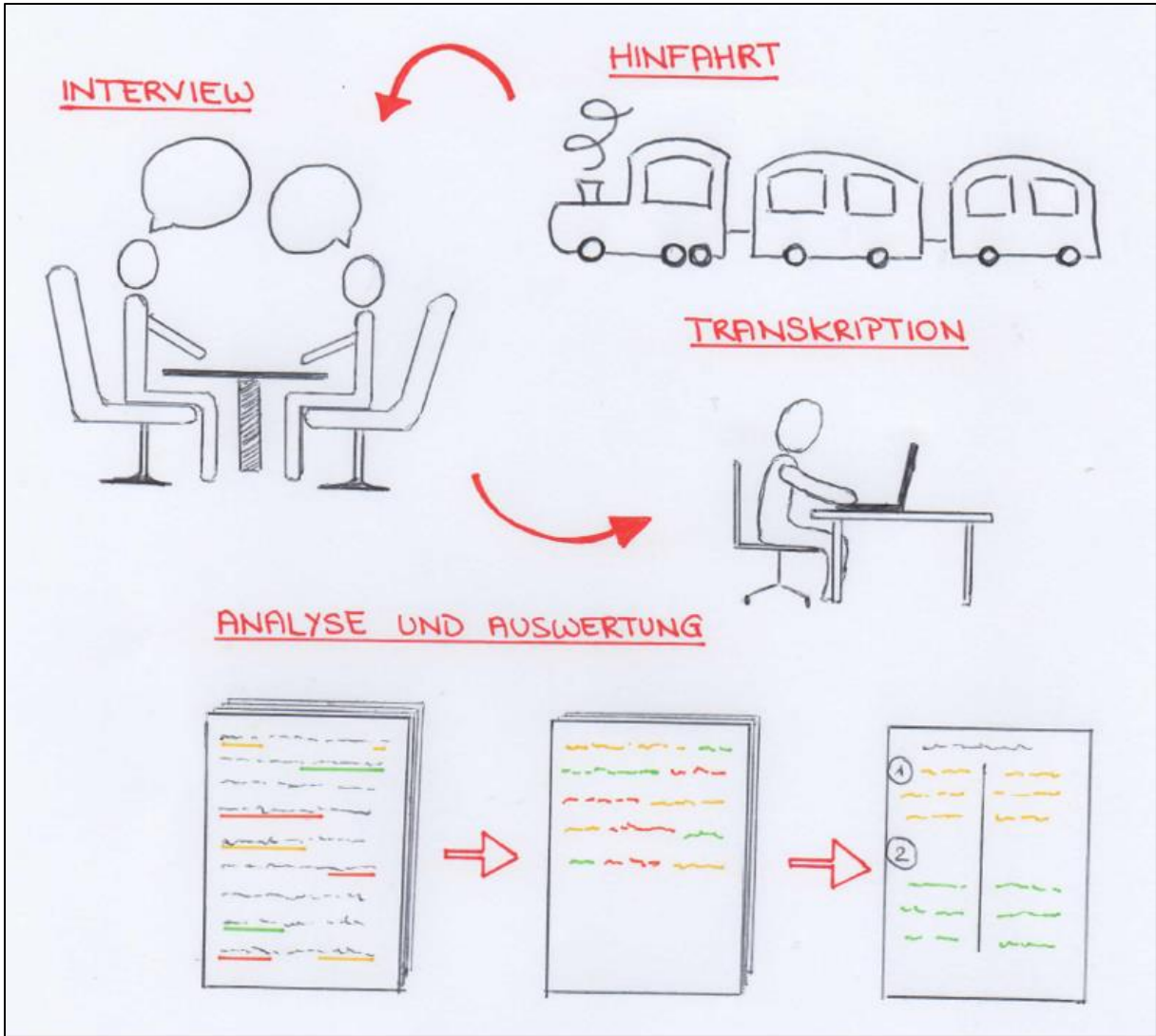


Abbildung 3-4: Ablauf der Untersuchung bestehend aus Hinfahrt, Interview, Transkription und Analyse

In Kapitel 4 finden sich die Ergebnisse der Analyse. Im Anschluss daran folgen Diskussion, Schlussfolgerung und Aussicht.

3.3 Kerninhalte der Rohtexte

3.3.1 Gemeinde Perchtoldsdorf

Die Gemeinde Perchtoldsdorf hat am 18. Juni 2019 als zweite Gemeinde in Österreich den Klimanotstand ausgerufen. Die offizielle Bezeichnung des Beschlusses heißt „Klimaschutzmanifest“, welches inhaltlich dem Klimanotstand gleichbedeutend ist. Seit 25 Jahren zählt Perchtoldsdorf zu den Klimabündnisgemeinden. Die Umwelt- und Klimapolitik hat daher schon lange eine große Bedeutung genossen. Damit die Ernsthaftigkeit dieses Themas zur Geltung kommt, wurde das Klimaschutzmanifest beschlossen. Da in Perchtoldsdorf schon viele Vorleistungen im Bereich des Klimaschutzes erbracht worden sind, wollten die Zuständigen der Gemeinde relativ früh ein Signal aussenden.

Im Leitfadeninterview am 16. Oktober 2019 erklärt Bürgermeister Martin Schuster, dass der Begriff „Klimanotstand“ vermutlich nicht zur gleichen Mehrheit im Beschluss geführt hätte wie das Klimaschutzmanifest, da sich die Gemeinde nicht als „Notstandsgebiet“ bezeichnen würde, sondern als aktive Region, welche gegen den Klimawandel vorgehen will und schon viele Vorleistungen in dieser Hinsicht erbracht hat. Der Bürgermeister ist der Meinung, dass in vielen Gemeinden bereits ein Klima-Bewusstsein vorhanden sei, welches durch die momentan herrschende Stimmungslage endlich Rückenwind bekomme. Dies würde Personen, Organisationen und Gemeinden, die sich bei Mobilitäts- und Energiefragen engagieren, stärken. Mit dem Ausrufen des Klimanotstandes bekenne sich eine Gemeinde dazu, dem Klima und der Umwelt höchste Priorität zuzuteilen. In Gemeinden, die den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, herrsche womöglich zu viel Diskussionsbedarf oder es sei noch kein Bewusstsein über die Bedeutung des Klimas vorhanden. Der Bürgermeister ist davon überzeugt, dass in der Gemeinde und in der Region um Perchtoldsdorf Klima- und Umweltthemen eine hohe Bedeutung genießen.

Der Beschluss des Klimaschutzmanifestes könne nicht als Revolution, sondern viel eher als Evolution bezeichnet werden, da die bisherigen Maßnahmen, Konzepte und Ideen weiterhin umgesetzt werden sollen. Jeder Beschluss im Gemeinderat und im Gemeindevorstand werde nun auf Klimarelevanz abgetastet. Momentan würden „Tools“ gesucht werden, mit welchen eine objektive Aussage über die Bedeutsamkeit und die Wichtigkeit einzelner Projekte bezogen auf das Klima getätigt werden könne. Das Ziel soll sein, klimaproblematische Beschlüsse nicht zu fassen. In den Bereichen „Erneuerbare Energien“, „Gebäudedämmung“ und „Energieeffizienz“ stuft Bürgermeister Schuster die Gemeinde als relativ bis sehr gut ein. Nur die Mobilität sei sowohl auf globaler als auch auf kommunaler Ebene ein Problem. Um dies zu lösen, wurde ein neues Mobilitätskonzept, welches das alte aus dem Jahr 1996 ersetzen werde, gemeinsam mit Verkehrsplanern entworfen. Auch das damalige Konzept bezeichnet

Bürgermeister Schuster als zukunftsweisend, da die Forcierung der sanften Mobilität und des ÖV schon 1996 von großer Bedeutung war. Im neuen Maßnahmenkatalog würde auf den Ausbau von Radverbindungen, auf den Mikro-ÖV mit bezirkswweiter Ausschreibung, auf die Etablierung von Sammelsystemen und auf die Reduktion von Fahrten mit dem Privatauto näher eingegangen werden.

Der Beschluss des Klimaschutzmanifestes wäre nicht notwendig gewesen, um die Dringlichkeit der Umweltthemen hervorzuheben und somit eine Vorreihung klimarelevanter Themengebiete zu erwirken. Das neue Mobilitätskonzept wurde bereits ein halbes Jahr vor Beschluss des Klimaschutzmanifestes verfasst. Ein Unterschied ist nur bei Diskussionen und Beschlüssen vorhanden, da das Bewusstsein, vor allem auch in der Verwaltung, nun geschärft sei.

Ein großes Ziel im Verkehrsbereich sei ein verbessertes ÖV Angebot für die erste und letzte Meile. In Österreich sei dieses Problem grundsätzlich noch nicht gelöst. Auch der Bürgermeister aus Perchtoldsdorf hat die Erfahrung machen müssen, dass Autofahrer, welche für den ersten Kilometer im Auto sitzen, tendenziell auch die restlichen zehn bis zwölf Kilometer darin sitzen bleiben (ausgenommen hiervon sind jene, die in Wien arbeiten, denn da wäre das Fahren mit dem Auto unvernünftig und teuer). Um dieses Problem zu lösen, solle einerseits die Infrastruktur für Fahrrad, Fußweg und ÖV, aber auch für E-Fahrzeuge ausgebaut und andererseits eine Mischung aller Fahrzeuge angeboten werden. Zurzeit gäbe es 5-6 Ladestationen, von welchen zwei gratis seien, allerdings wenig Einspeisungsenergie besitzen, sodass das komplette Aufladen einen ganzen Tag benötigen würde. Die Gemeinde bietet auch ein E-Car-Sharing Projekt an und besitze eine beachtliche Elektroauto-Flotte (z.B. für das Wasserkwerk, den Wirtschaftshof und die Mitarbeiter im Gemeinderat). Die Bevölkerung nutze das Car-Sharing-Projekt, aber es gäbe noch deutliche Kapazitäten nach oben. Sehr viel Wert werde auch auf die Energieerzeugung gelegt, welche schlussendlich für das Aufladen der E-Autos genutzt wird. Ein Teil kann durch Photovoltaikanlagen abgedeckt werden. Beim Thema Elektromobilität könnte die Gemeinde als „Vorreitergemeinde“ bezeichnet werden. Seit 1997 seien Elektrofahrzeuge in Perchtoldsdorf in Betrieb gewesen, doch eine Zeit lang hätten diese keine Unterstützung mehr durch den Hersteller gefunden. Mittlerweile dominieren viele verschiedene Unternehmen auf dem Markt.

Der Fahrradverleiher Nextbike bietet unter anderem in der Gemeinde Perchtoldsdorf Räder zum Verleih an. Das Ausleihen der Räder sei ein einfacher und schneller Vorgang, die Qualität der Leihräder durchaus vernünftig. Dieses Jahr wurde im Gemeinderat beschlossen, dass die Leihräder ab sofort auch im Winter ausgeborgt werden können. Seit einigen Jahren werde auch Winterdienst auf den Radwegen betrieben und diese von Schnee geräumt.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in den meisten Straßen müssten keine zusätzlichen Radwege oder Radstreifen eingeplant werden. Die Herausforderungen zeigen sich an den Hauptverkehrsadern, an denen das Radfahren nicht jedem zumutbar wäre. Im Zuge des Mobilitätskonzepts würden Gefahrenmomente lokalisiert und analysiert werden. Ein großes Ziel sei es, vor allem den Alltagsverkehr zu fördern, da für den Freizeitbereich bereits nette, idyllische Radwege in die Richtung der Weingärten oder nach Mödling und Baden zur Verfügung stehen. Der Alltagsverkehr nutzt direkte Wege, weshalb verschiedenste Maßnahmen wie Kreuzungsvorfahrten, farbliche Markierungen, Übergänge und Beleuchtungen umgesetzt werden sollen. Als die Gemeinde die komplette öffentliche Beleuchtung auf LED umgestellt hat, sind auch alle Fußgängerübergänge „fit“ gemacht worden. Diese Umstellung der Beleuchtung habe der Gemeinde eine finanzielle und CO₂-mäßige Einsparung von 75% gebracht. Die ÖBB hat mit der finanziellen Unterstützung der Gemeinde und des Landes Niederösterreich eine gut ausgebaute Park & Ride-Anlage bei der Bahnhaltestelle in Perchtoldsdorf gebaut, sodass das sichere Abstellen von E-Bikes ab sofort auch möglich sei. Für Bürgermeister Schuster seien Elektro-Fahrräder ein wichtiger Ansatz, wenn sie Autofahrten ersetzen. Nicht aber, wenn sie „normale“ Räder ersetzen.

Die Park & Ride-Anlage wird vor allem von jenen benutzt, welche sich Richtung Süden orientieren. Die Zone 100 in Wien bildet eine große Herausforderung für die Gemeinde, da für das Bahnfahren ab Perchtoldsdorf zwei Zonen gezahlt werden müssen. Daher nutzen jene, welche nach Wien fahren, die P&R-Anlage in Liesing, um so ein günstigeres ÖV-Ticket zu bekommen. An einen zukünftigen Ausbau der P&R-Anlage in Perchtoldsdorf sei noch lange nicht zu denken. Außerdem stellt sich Bürgermeister Schuster die Frage, ob dies überhaupt notwendig sei, da in ihrem suburbanen Gebiet der Verkehr trotzdem vor Ort sei. Eine bessere Lösung wäre es, Sammelsysteme auszubauen, sodass der private PKW gar nicht mehr in Betrieb genommen werden muss.

Widersprüche in umgesetzten Maßnahmen sehe der Bürgermeister fast täglich. Dies sei jedoch ein gesamtgesellschaftliches und globales Problem (z.B. fairer Handel, lokaler Handel). Aus finanzieller Sicht wäre es weitaus günstiger, mit Gas zu heizen. Dennoch habe die Gemeinde auf Fernwärme zugunsten der Luftqualität umgestellt. Widersprüche seien unter anderem auch bei Investitionen (Strom- und Gasverträge) und bei der Energiebeschaffung (am günstigsten sei Kohle- und Atomstrom, teurer seien erneuerbare Energien) vorhanden. Ein weiteres Problem stelle der Online-Handel und der Versand dar, welcher eine große Belastung im Verkehr verursacht.

Messstellen zur Ermittlung von CO₂-Emissionen gäbe es nicht, da diese nicht lokal auftreten. Stattdessen würden präzise Berechnungssysteme verwendet werden. Durch das neue Mobilitätskonzept werden momentan auch Verkehrszählungen entlang der Hauptverkehrsadern und in den Seitengassen durchgeführt, um Vergleichsdaten für den KFZ-, Rad- und

Fußverkehr zu erhalten. Weiters gäbe es eine Kennzeichenverfolgung, um festzustellen, ob lokale PKWs oder Transit-Autos bestimmte Kreuzungen und Kreisverkehre nutzen. Die Frage der Beeinflussbarkeit spiele in der Gemeinde, welche am Schnittpunkt der Hauptverkehrsadern (A21 und A2) liegt, eine große Rolle. An vergangenen Verkehrszählungen war erkennbar, dass der Radanteil für zumindest 8 Monate im Jahr stark angehoben werden konnte. Dies liege unter anderem daran, dass mittlerweile die dreifache Anzahl an Radabstellmöglichkeiten im Zentrum der Gemeinde angeboten werde. Untersuchungen zum Ziel- und Quellverkehr im Fußgängerverkehr gäbe es ebenfalls.

Innerhalb der Bevölkerung gäbe es mittlerweile ein großes Bewusstsein, vor allem in der persönlichen Lebensführung (Einkauf, Nahrungsmittel, Mobilität). Überraschend viele junge Leute setzen sich für Themen wie fairen Handel, Klimaschutz, erneuerbare Energien und biologischen Anbau ein. Natürlich gäbe es auch jene, welche der Meinung seien, dass der eigene Beitrag keinen Unterschied mache. Dies könne jedoch mit der Lebensqualität vor Ort (weniger Autos, weniger Lärm, weniger Abgase) begründet werden. Bürgermeister Schuster meint, dass nie die gesamte Bevölkerung mit einer globalen Herausforderung gefasst werden könne. Hier brauche es differenzierte Argumente.

Seit 25 Jahren ist die Gemeinde Perchtoldsdorf Teil des Klimabündnisses. Damals war das gesellschaftliche Bewusstsein für das Klima noch nicht wirklich vorhanden und weder die Industrie noch die europäische Politik haben dies zur Kenntnis genommen. Mittlerweile seien die Auswirkungen des Klimawandels spürbar, sodass dieser nicht mehr zu leugnen sei. Diskussionen darüber, ob es ihn gäbe oder ob er vom Menschen verursacht wäre, hält der Bürgermeister für obsolet. Daher glaubt er daran, dass die gesteckten Ziele für 2030 erfüllbar sein müssen. Als gutes Beispiel nennt Bürgermeister Schuster FCKW: Durch das große Problem (Ozonloch) wurde ein generelles FCKW-Verbot durchgesetzt, welches sogar in Ländern, von denen man es sich nicht erwartet hätte, befolgt wurde. Dieses Verbot habe zu erstaunlichen Ergebnissen geführt und gut funktioniert. Nun hat der Bürgermeister die Hoffnung, dass es diesmal auch so sein werde.

Um die Ziele zu erreichen, müsse man womöglich nichts „verbieten“, sondern eher das Preisgefüge steuern. Das Fahren mit dem Zug ist in der CO₂-Bilanz deutlich umweltfreundlicher als das Fliegen und dennoch sind die Preise gegengleich dazu. So werden Menschen dazu animiert, das Flugzeug zu nutzen, obwohl diese auch bereit wären, mit dem Zug zu fahren. Eine (zumindest) europaweite Kerosinbesteuerung müsse eingeführt werden. Bürgermeister Schuster ist sehr erfreut über die Einführung eines Nachtzugs von Wien nach Brüssel. Einige Politiker müssen teilweise zwei bis drei Mal pro Woche nach Brüssel – deren CO₂-Bilanz sei das Gegenteil von nachhaltig und klimafreundlich. Doch ohne Alternativangebote gäbe es keine Wahl. Grundsätzlich seien die meisten Städte über die Nacht gut mit dem Zug erreichbar. Außerdem kommen Passagiere mit dem Zug direkt am Bahnhof im Ortszentrum

an und nicht an einem Flughafengelände in der Peripherie. Fliegen sei früher Luxusgut gewesen, so solle es heutzutage ebenfalls sein. Problematisch seien auch Kreuzfahrtschiffe, durch welche Schweröl ins Meer gelange.

Eine CO₂-Steuer bzw. Treibstoffbelastung könne sich Bürgermeister Schuster vorstellen, wenn es in einem anderen Bereich auch eine Entlastung gäbe. Erschüttert ist er darüber, dass österreichische Firmen, welche einen besonders hohen Energiebedarf haben, eine extra Förderung bekommen, damit sie international wettbewerbsfähig blieben. Eurosolar werbe nun dafür, dass diese finanzielle Förderung in die Errichtung von Windkraft- und Photovoltaikanlagen investiert werden sollten. Der produzierte Strom würde exklusiv den Firmen zugutekommen.

In der Gemeinde Perchtoldsdorf herrsche durch die unmittelbare Nähe an Wien kein großes Pendelproblem. Es gäbe aber viele kleine und zersiedelte Gemeinden in Österreich, sodass dort die Einführung eines Bussystems mit einem zu großen Aufwand verbunden wäre. Eine Ausdünnung der ländlichen Regionen müsse verhindert werden. Da viele Gemeinden mit Absiedelungsproblemen zu kämpfen hätten, müsse ein gut funktionierendes Konzept der Besteuerung überlegt werden, sodass ein Lenkungseffekt erzielt werden könne.

E-Mobilität könne in Zukunft Teil der Lösung sein, dennoch seien Elektroautos kein „Allheilmittel“. Bürgermeister Schuster schätze diese besser als Verbrennungsmotoren ein, da sie leiser seien und keine direkten Emissionen erzeugen. Auch VCÖ und VCD sagen den E-Autos eine höhere Umweltverträglichkeit zu. Unerklärlich findet der Bürgermeister die Popularität von SUVs im städtischen Bereich. Dieser Trend habe nichts mit dem Klimaschutz zu tun und sei unökologisch. Daher seien einerseits Steuermechanismen und persönliches Umdenken notwendig und andererseits eine Weiterentwicklung in der Technologie. Die Verwendung von Wasserstoff könne im Flugverkehr tragend werden.

Um der Zersiedelung entgegenzuwirken, könne die Verwaltung besser auf Österreich verteilt werden, da sich momentan die meisten Bundesdienststellen in Wien befänden. Deutschland könne hier als Vorbild herangezogen werden. Aus der Geschichte heraus sei Deutschland föderalistisch organisiert. Die Umsetzung in Österreich wäre denkbar, benötige aber viel Zeit durch die Umstellungsprozesse der Mitarbeiter. So könnten andere Städte an Popularität und Wichtigkeit gewinnen. Ein weiterer Ansatz, um Zersiedelung zu bekämpfen, wäre das Angebot von guten (und leistbaren) Zugverbindungen. Ein Autobus habe laut Bürgermeister die Nachteile „beider Welten“: Er stehe ebenso im Stau (ausgenommen es gäbe eine eigene Busfahrbahn) und der Nutzer habe fremde Leute um sich. Daher müssten der Zugausbau und das Zugangebot forciert werden.

Bürgermeister Schuster schätzt Home-Office als relativ schwierige Lösung ein, da in großen, vernetzten Betrieben direkte Kommunikation notwendig sei. Mehr als ein bis zwei Mal die Woche könne keine Arbeit von daheim aus betrieben werden, vor allem im kreativen

Bereich. Auch zu bedenken seien die Serverleistung und der damit verbundene Energiebedarf, der hierfür notwendig sei.

Dass Österreich Ende September den Klimanotstand ausgerufen habe, sei ein politisches Signal gewesen. Geplante Maßnahmen würden nun von der Zusammensetzung der nächsten Regierung und der Priorisierung der festgelegten Ziele abhängen. Der Beschluss sei ein klarer Auftrag an die Verwaltung, klimarelevanten Themen Vorzug zu geben. Dennoch merkt Bürgermeister Schuster an, dass Beschlüsse, welche kurz vor der Wahl fallen, immer mit einem Fragezeichen zu versehen seien. Auf Gemeindeebene werde die Ausrufung des Klimanotstandes bzw. der Beschluss des Klimaschutzmanifestes ernster genommen, da es einen klaren Handlungskatalog gäbe.

3.3.2 Gemeinde Traiskirchen

Die Gemeinde Traiskirchen hat am 24. Juni 2019 als erste österreichische Stadt den Klimanotstand ausgerufen. Ausschlaggebend hierfür war einerseits ein starker Dialog mit Beteiligten der „Fridays For Future“-Bewegung und andererseits eine tiefe Überzeugung des SPÖ-Bürgermeisters Andreas Babler, gegen die direkte Ausbeutung von Menschen und Natur und gegen eine Verschlechterung der Lebensbedingungen vorgehen zu müssen.

Im Leitfadeninterview am 14. Oktober 2019 verdeutlicht Bürgermeister Babler, dass eine Reform des Wirtschaftssystems nie geschehe, wenn das System nicht infrage gestellt werde. Das „Herumschieben“ von Verantwortlichkeiten auf städtische, regionale, nationale, europäische oder globale Ebene und das Ändern von Zielen, um taktischen Spielraum zu gewinnen, haben den Bürgermeister ebenfalls dazu bewegt, den Klimanotstand auszurufen. Der Beschluss zur Ausrufung des Klimanotstandes fiel einstimmig aus. Dennoch gäbe es Parteien und Personen, die bei diesem Beschluss mitziehen, weil Klimaschutz „gut und modern“ sei und man daher vor den Augen der Bevölkerung nicht dagegen sein könne.

Grundsätzlich sei das Ausrufen des Klimanotstandes ein symbolischer Akt, um dem Thema Erderwärmung und Klimaschutz Raum zu geben. Außerdem hätten Städte der Größe Wiens die Möglichkeit, Veränderungen in diesem Bereich zu erwirken. Aus politischer Überzeugung und aus Selbstverpflichtungsgründen sei es für Bürgermeister Babler daher ein klares Ziel, Klimaneutralität bis zum Jahre 2030 zu fordern. Dies hätte eine Umstellung in vielen Bereichen zur Folge.

Der Unterschied zu einer Gemeinde, die den Klimanotstand nicht ausgerufen hat, sei die tatsächliche Anerkennung einer Klimakrise. Bürgermeister Babler zeigt Respekt gegenüber Gemeinden und Städten, die in vielen Bereichen Wert auf Nachhaltigkeit und Ökologie legen. Dennoch sei das Bewusstsein notwendig, für eine umfassende Bekämpfung der Klimakrise zu sein, um den Planeten so zu hinterlassen, dass er auch bewohnbar bleibt.

Für den Bürgermeister gibt es einen gewissen Spielraum, inwieweit Verwaltungsaufgaben und Beschlüsse ablaufen sollen. In Traiskirchen werden nun sämtliche Projekte, Überlegungen und Maßnahmen auf Klimaneutralität beurteilt. Somit werden auch jene Bereiche auf Klimaauswirkungen geprüft, welche früher als klimaneutral eingeschätzt und somit nicht geprüft und beurteilt wurden. Hierfür sind sowohl fachliche Expertise als auch Ressourcen notwendig. Dies bedeutet, dass es eine Schnittstelle zwischen Planung und Ausführung geben muss, bei der alle Entscheidungen (z.B. von Bauamt, Finanzverwaltung, Meldebehörde) von einer Gruppe aus Klimaverantwortlichen geprüft und beurteilt werden.

Für die Umstellung des Personals werden etwa 500.000 bis 600.000 Euro benötigt, eine weitere Million soll für Spezialprojekte aufgebracht werden. Außerdem ist sich der

Gemeinderat bewusst, dass sich manche Projekte „verteuern“ werden, da auf klimaschonende Materialien, Maßnahmen und Methoden Rücksicht genommen werden muss. Da die Prioritätensetzung nun verändert werde, würden wichtige Projekte, welche den Klimaschutz betreffen, vorgezogen werden. Dies führt zu einer Beschleunigung von klimabegünstigenden Maßnahmen in Planung und Ausführung. Gleichzeitig kann jedoch auch eine Verlangsamung bei der Ausführung von Projekten stattfinden, da eine intensivere Prüfung und Kontrolle auf Klimaneutralität notwendig seien.

Vor zwei Jahren hat die Gemeinde Traiskirchen eine Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern begonnen. Deren Aufgabenstellungen zogen sich über Parkraumbewirtschaftung im Zentrum, Hauptplatzneugestaltung und Zählung von Verkehrsknoten bis hin zur Einschätzung von Verkehrsentwicklungen und Planung von Ausweichrouten zur Umleitung von Verkehrsströmen. Der Schwerpunkt liegt in der Förderung der grünen Mobilität (Rad- und Fußverkehr). Bürgermeister Babler meint, dass die Gemeinde noch kein gut funktionierendes Radsystem habe, sein Vorgänger jedoch schon kombinierte Fuß- und Radwege bei Neubauten von Straßen – zum Glück – miteingeplant hätte. Aufgrund der zu geringen Breiten sei in historischen Straßenzügen eine Neugestaltung der Straßen, sodass ein zusätzlicher Radweg oder Radstreifen gebaut werden könne, schwierig. Der Fokus werde momentan auf jene Wege gelegt, die von den Einwohnern bevorzugt genutzt werden (Weg zur Kinderbetreuungseinrichtung, zu Schulen und zu Einkaufsmöglichkeiten), da der größte Teil des Verkehrsaufkommens innerstädtisch erfolge. Nur zu den Stoßzeiten gäbe es, wie in jeder Stadt nahe Wiens, Durchzugsverkehr.

Da das Bundes- und Landesstraßennetz von Land und Bund verwaltet werden, hätten die einzelnen Gemeinden wenig Spielraum, große Veränderungen an diesen Straßen vorzunehmen. Die Gemeinde Traiskirchen plant mit dem Land Niederösterreich gemeinsame kleine Projekte wie den Bau von Auframpungen und Einengungen, um die Geschwindigkeit innerstädtisch zu reduzieren. Die Kosten hierfür müsse jedoch die Gemeinde tragen. Da „fließender Verkehr“ auf Bundes- und Landesstraßen immer Vorrang habe, wären große Projekte wie Fußgängerübergänge nicht möglich, da dadurch kein fließender Verkehr mehr garantiert werden könne. Somit widerspricht dies dem Wunsch des Bürgermeisters, die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger aus Traiskirchen anzuheben, da der Bau von Fußgängerübergängen aus Gründen des übergeordneten Straßenverkehrsflusses nicht möglich ist. Ein permanenter Ausbau des Radwegs, welcher im Oktober 2019 bereits eine Länge von 6 bis 7 km hat, sei geplant.

Ein weiterer Fokus, welcher in der Stadtplanung noch nicht verinnerlicht worden sei, werde auf Fußgänger-mobilität gelegt. Wichtig sei die Gestaltung von attraktiven, sympathischen, gut ausgeleuchteten Fußgängerwegen, welche in näherer Zukunft errichtet werden sollen.

Für Bürgermeister Babler sei auch die Vorbildwirkung wichtig, weshalb er und seine Familie nahezu ausschließlich mit dem Rad, unter anderem auch mit Lastenrädern, unterwegs seien. Eine Förderung von Lastenrädern und Klapprädern wurde bereits beschlossen, da mit dem Rad die innerstädtischen Wege einfach und umweltfreundlich bewältigt werden können. Diese Förderung von Lastenrädern werde von den TraiskirchnerInnen gut genutzt. Anreizsysteme seien notwendig, damit die Bevölkerung ökologische Verkehrsmittel verwende. Zusätzlich betont Bürgermeister Babler, dass Lastenräder Geschwindigkeit aus dem Verkehr nehmen, da diese breiten Räder aus emotionaler Sicht wie ein Auto überholt werden und somit gewartet werde, bis ein Überholvorgang möglich sei.

Was der Traiskirchner Bürgermeister bemängelt, ist die Berichterstattung bei Autounfällen, in welchen RadfahrerInnen involviert sind. Hier werde oft die Frage in den Raum gestellt, wie gefährlich denn das Radfahren sei. Doch laut Bürgermeister müsse die richtige Fragestellung lauten: Wir gefährlich sind Autofahrer?

Das Ausborgen von Rädern ist in Traiskirchen nicht möglich, da viel Potential für Reparatur, Service und das Einsammeln von Rädern notwendig und diese Strategie daher nicht rentabel ist. Außerdem findet der Bürgermeister es bedauerlich, dass Car-Sharing Projekte in mittelgroßen Städten wie etwa Graz eingestellt werden. In Guntramsdorf gäbe es ein „symbolisches“ Car-Sharing Projekt, in Teesdorf gerade einmal ein E-Auto, welches ausgeborgt werden kann. Dies werde von der Bevölkerung nicht angenommen und nicht genutzt.

Wird der Zugang zum ÖV betrachtet, so gäbe es in Traiskirchen eine „Zweiklassengesellschaft“. Der überwiegende Teil könne die Badner Bahn (WLB) fußläufig erreichen, der andere Teil (aus Tribuswinkel und der Stadtrandsiedlung) sei nicht an den ÖV angebunden. Wie dieses Problem gelöst werden könne, sei momentan noch fraglich. Gemeinsam mit der Lokalbahn Wien-Baden (WLB) werde gerade ein Konzept überlegt, wie man Shuttlebus-Zubringer einführen könnte. Außerdem sollen attraktive Park & Ride-Anlagen gebaut bzw. ausgebaut werden, da die Parkanlagen momentan ausgelastet sind. Die Zurverfügungstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen sei auch geplant. Für SchülerInnen müsste es einen Busanschluss zur Badner Bahn geben, allerdings wären hierfür 8 Busse innerhalb von 30 Minuten erforderlich. Aus logistischen Gründen sei solch ein Angebot nicht möglich. Die momentane Lösung, mit welcher Bürgermeister Babler nicht gänzlich zufrieden sei, ist das Angebot von City-Taxis. Jede innerstädtische Fahrt wird von der Gemeinde gefördert und kostet 3,50 Euro. Aktuell nutzen etwa 2500 Passagiere pro Monat dieses Taxi.

Momentan gäbe es Diskussionen mit dem Regionalbahnnetz, um eine kürzere Taktung der Badner Bahn zu ermöglichen. Ein 7,5 Minuten-Takt sei bis Traiskirchen möglich, wenn bei dieser Station ein zusätzliches Wendegleis zum Rangieren gebaut werde. Dies würde wiederum Platz für eventuelle E-Ladestationen für das Busnetz wegnehmen. Einen weiteren

attraktiven Anschluss nach Wien bietet die Aspangbahn. Dieses Angebot sei aber nicht mehr ausbaufähig, da im Wiener Netz internationale Züge Vorrang haben. Dies würde bedeuten, dass eine Verbesserung des regionalen ÖV immer mit einer Verschlechterung des internationalen und nationalen ÖBB Verkehrs einhergehen müsse. Für den Bürgermeister ist dieser Rückschluss ernüchternd.

Die momentan vorhandenen Bussysteme werden, mit Ausnahme der überfüllten Schulbusse, kaum genutzt. Ein Casino Bus ermöglicht nachts die Verbindung zum Casino. Hier wäre eine Weiterfahrt der Badner Bahn laut Bürgermeister die bessere Lösung. Problematisch sei außerdem, dass eine Rückfahrt von Wien nach Baden in der späten Nacht nicht mehr möglich ist, da die letzte Badner Bahn um 23:42 Uhr von der Oper abfährt. Eine Verlängerung der Betriebszeiten müsse vom Land Niederösterreich beschlossen werden, doch dies ist natürlich mit Kosten und Kostenaufteilung zwischen Land, Stadt und Gemeinden verbunden.

Öffentliche E-Ladestationen werden in Traiskirchen angeboten. Bürgermeister Babler findet diese Systeme, bei welchen eine Registrierung notwendig und darauffolgend das Aufzeigen des Stromverbrauchs zu jedem Zeitpunkt ablesbar ist, aus Datenschutzgründen problematisch. Bei Neubauten muss eine gewisse Anzahl an E-Ladestationen angeboten werden, weshalb Besitzer von Elektroautos mit großer Wahrscheinlichkeit diese nutzen werden.

Laut Bürgermeister Babler werden Wasserstoffautos aufgrund des hohen Energieaufwands bei der Erzeugung von Wasserstoff keine Zukunft haben. Dass Öl und Diesel als immer vorhandene Selbstverständlichkeit angesehen werden, irritiert den Bürgermeister. Natürlich seien Batterien für E-Autos umweltschädigend, aber für einige Stoffe (wie z.B. Blei) gäbe es schon sehr gute Recyclingmöglichkeiten. Je nach Lastenprofil und Fahrweg pro Tag soll entschieden werden, aus welchem Material die Batterie sein kann (Blei, Lithium, etc.). Sobald der Aufladevorgang für E-Autos maximal eine Viertelstunde dauert, werde die Anzahl der Nutzer steigen, da eine gewisse Hemmschwelle überwunden werde. Die Zukunft könnte in der E-Mobilität liegen, sobald die Frage der Stromspeicherung gelöst sei. Momentan gäbe es große Verluste, da der erzeugte Strom von z.B. Windparks nicht augenblicklich genutzt werde. Durch E-Mobilität können die Erderwärmung und die Lärmbelastung reduziert und die Luftgüte erhöht werden. Ein Nischenthema liege bei Biogas, wobei es in Österreich strenge gesetzliche Vorgaben zur Nutzung von Biogas gibt.

Eine philosophische Grundfrage sei das Entgegenwirken von Zersiedelung. Bürgermeister Babler hätte eine Zentrumsverdichtung früher als richtige Lösung angesehen, doch wenn anstelle eines Zweifamilienhauses 30 Wohneinheiten gebaut werden, führt dies zu einer zusätzlichen Erhöhung der innerstädtischen Verkehrsströme und einer erhöhten Parkplatzproblematik. Eine differenzierte Betrachtungsweise sei daher in der Städteplanung notwendig.

Widersprüche seien durch das Korsett von Bundes- und Landesgesetzen gegeben. Auf Gemeindeebene könne daher nur etwas genehmigt, aber nicht vorgeschrieben werden. Daher will die Gemeinde versuchen, stark im eigenen Wirkungsbereich zu agieren.

Eine große Problematik für die Gemeinde sei das Nichtvorhandensein eines Klimamessmodells. Eine externe Evaluierung sei nicht möglich. Modelle, um eine steigende Anzahl von Rad- oder Busfahrern auf einer Fläche von 30 km² festzustellen, gäbe es nicht. Auf eine regelmäßige Dokumentation von ergriffenen Maßnahmen und eine regelmäßige Information der Bevölkerung über Fortschritte werde in Traiskirchen Wert gelegt. Verkehrszählungen seien aus statistischer und organisatorischer Sicht ein großer Aufwand.

Über diverse Internetplattformen teile die Bevölkerung der Gemeinde und dem Bürgermeister ihre Wünsche mit. Somit könne rückgeschlossen werden, welche Themenbereiche und Projekte angenommen bzw. abgelehnt werden. Bürgermeister Babler hat in den letzten fünf Jahren vor allem in der älteren Bevölkerung ein stärkeres Ökologiebewusstsein geschaffen, indem er auf Pensionistenveranstaltungen dies zum Thema gemacht hat.

Die Ziele für 2030 können nur mit radikalen Veränderungen erreicht werden. Mit Überzeugungskraft, Druck und einer ständigen Veränderung von Aktionsfeldern kann beim Thema Klimaschutz etwas erreicht und verändert werden. Das „Freikaufen“ durch den Zukauf von Zertifikaten gehöre verboten. Des Weiteren solle der Freihandel in den Punkten Ausbeutung, Arbeitsbedingungen und Klimaneutralität infrage gestellt werden. Würde das momentan herrschende System nicht verändert werden, so könnten laut Bürgermeister Babler die Ziele nicht erreicht werden.

Dass in Österreich der Klimanotstand ausgerufen wurde liege nicht an der Überzeugung, ab sofort Maßnahmen ergreifen zu müssen und für den Klimaschutz einzustehen, sondern an der Tatsache, dass ein Gegenwirken die Bevölkerung, bei der die Wichtigkeit des Klimaschutzes an Bedeutung gewonnen hat, schockieren würde. Da es keine Verbindlichkeit zu Maßnahmensetzung und zu Erreichung von Zielen gäbe, werde sich auch nichts ändern.

Dennoch könne die Erderwärmung und die damit verbundenen Probleme dazu führen, dass eine Radikalisierung stattfinden werde. Doch die ökologische Frage kann die Menschen auch ängstlich und zornig stimmen, da das sozial schwächere Milieu Angst vor erhöhten Kosten, CO₂-Steuer und anderen Radikalisierungen hat. Gäbe es ein Verbot anstelle einer Preiserhöhung, wäre niemand benachteiligt.

3.3.3 Gemeinde Hart bei Graz

Am 4. Juli 2019 ist in Hart bei Graz der Klimanotstand ausgerufen worden, damit ein Umdenken und eine öffentliche Diskussion über das Klima und den Klimaschutz stattfindet. Wichtig sei, dass eine Veränderung im Verhalten bewirkt werde, damit andere „folgen“.

Bürgermeister Jakob Frey betont im Leitfadenterview am 7. November 2019, dass das Bestmögliche im Einflussbereich der Gemeinde getan werden müsse. Der Bürgermeister hofft, dass es keinen Unterschied zu Gemeinden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, gäbe. In Hart bei Graz würden nun alle Entscheidungen im Gemeinderat auf Umweltauswirkungen hinterfragt werden. Seit längerer Zeit werde strategisch überlegt, welche Maßnahmen die Gemeinde ergreifen müsse, um verantwortungsvoll mit der Nachwelt umzugehen. Dies sei jedoch unabhängig von der Ausrufung des Klimanotstandes passiert.

Ab dem Frühjahr werde die Arbeitsgruppe „Klimaschutz“ eingerichtet werden, bei welcher sich auch interessierte Bürger beteiligen können. In Hart bei Graz sei die Bürgerbeteiligung ein wichtiger Bestandteil. Vom Budget mit 300.000 bis 500.000 Euro sollen fürs kommende Jahr 50.000 Euro in klimarelevante Maßnahmen investiert werden.

Bürgermeister Frey kann allerdings nicht sagen, was die Gemeinde gemacht hätte, wenn diese nicht den Klimanotstand ausgerufen hätte. Das Ausrufen sei wichtig, um ein Zeichen zu setzen. Dieses sei durch die Medien weit über die Gemeindegrenzen hinausgegangen. Wichtig sei, Sensibilität für das Thema und eine Diskussion zu schaffen.

Nach dem Ausrufen des Klimanotstandes könne es gesetzlich nicht zu einer Verfahrensbeschleunigung kommen. Das Einzige, was der Bürgermeister tun könne, sei, mehr Energie einzusetzen und Themen vorzureihen.

Die Gemeinde wird einen Bildungscampus bekommen, in welchem das Thema Mobilität grundsätzlich infrage gestellt werden wird. Ziel sei es, nicht über Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe zu reden, sondern das grundsätzliche Mobilitätsverhalten zu überdenken. Die Gemeinde wolle ein Angebot bieten, welches es den Einwohnern leicht machen würde, auf das private Auto, unabhängig davon, wie es betrieben wird, zu verzichten. Es müsse eine steigende Attraktivität für den ÖV, den Rad- und den Fußverkehr geben. Dafür solle viel vom Budget investiert werden.

Mittlerweile gäbe es gemeinsam mit den Nachbargemeinden ein Radwegekonzept mit sehr konkreten Plänen für Hart bei Graz. Es seien bereits massive Investitionen in die Verkehrsberuhigung, d.h. in Begegnungszonen, investiert worden. In diesen sollen Fußgänger und Radfahrer dem Autoverkehr gleichberechtigt oder sogar bevorzugt werden.

Bürgermeister Frey erklärt, dass in der Gemeinde Messungen stattfinden würden, denn ohne diese ergäben die Maßnahmen keinen Sinn. Man müsse messen können, ob etwas

verändert werden würde. Ziele, die nicht gemessen werden könnten, seien keine Ziele. In der Gemeinde würden z.B. auch die gelben Säcke gezählt werden, um einen Überblick über den Plastikmüll zu bekommen. Weiters gäbe es Verkehrszählungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Es würden seit 3 Jahren die Verkehrsströme kontinuierlich gemessen werden. Nun will die Gemeinde auch damit beginnen, die Wege mittels Bluetooth-Verfolgungssystem zu messen. Die Gemeinde werde wahrscheinlich eine Autobahnabfahrt bekommen, welche die Situation erschweren könnte. Eine richtige Lenkung der Autos sei hier erforderlich. Und alleine dafür würden Verkehrszählungen benötigt werden. Fixe Ziele, z.B. welchen Modal Split man erreichen möchte, gäbe es noch nicht, aber daran solle gearbeitet werden. Solche Ziele müssten durchdacht, erreichbar und messbar sein. Die Arbeitsgruppe, die im Frühjahr 2020 eingerichtet werden wird, soll bis zum Sommer 2020 diese Ziele definiert haben.

Die Gemeinde Hart bei Graz habe das „Glück und Problem“, dass es eine Bahn gäbe. Das Problem entstehe dadurch, dass es kaum Unter- oder Überführungen gäbe, sodass die Einwohner zu einem Ziel, welches nur 100 m weit weg liegen würde, mit dem Auto fahren müssten. Ziel sei es daher, Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr zu bauen.

Der Bahnhof liege etwa einen Kilometer vom Zentrum entfernt. Eine Park & Ride-Anlage stehe dort zur Verfügung. In der Gemeinde gäbe es insgesamt 4 Park & Ride-Anlagen, welche alle ausgebaut werden sollen. Diese seien wichtig, wenn es eine gute öffentliche Anbindung gäbe.

Außerdem werde ein multimodaler Knoten eröffnet (am 10.10.2019), bei welchem ein gutes ÖV-Angebot, Elektromobilität, Fahrradabstellplätze, Ladestationen und Reparaturmöglichkeiten angeboten werden würden. Fahrradabstellplätze gäbe es sehr viele im Zentrum und bei allen öffentlichen Einrichtungen. Absperrbare Fahrradabstellanlagen seien nicht notwendig.

Es gäbe eine Förderung der Zone 2, da man in der Gemeinde Hart bei Graz 2 Zonen zahlen müsse, um nach Graz zu gelangen. Der Aufpreis werde für Halbjahreskarten und Jahreskarten gefördert. Darüber hinaus würden Senioren zwei Mal im Jahr eine Zehn-Zonen-Karte kostenlos bekommen.

Gemeinsam mit den Nachbargemeinden hat Hart bei Graz eine Klima- und Energiemodellregion gegründet. Partner an den Außengrenzen der Gemeinde seien immer wichtig. Gemeinsam mit diesen gäbe es ein Maßnahmenpaket, zu welchem sich die Gemeinden verpflichtet haben.

Der Flächenwidmungsplan soll nach Mobilitätskriterien hinterfragt, erstellt und erarbeitet werden, um sanfte Mobilität fördern zu können und den MIV möglichst unattraktiv zu machen.

Momentan gäbe es 2 Buslinien, welche im Viertelstundentakt das Zentrum queren und auch beim Bahnhof eine Haltestelle hätten. In der Gemeinde selbst gäbe es kein Busangebot, sondern Anrufsammeltaxis. Hart bei Graz ist Teil des GUSTmobils. Die Einwohner können mit diesen Anrufsammeltaxis zu günstigen Preisen an einen anderen Ort in der Gemeinde gebracht werden. Das Problem daran sei, das GUSTmobil dem ÖV keine Konkurrenz machen wolle, sodass Strecken, welche der Bus zurücklegt, für Nutzer im GUSTmobil nicht zurückgelegt werden könnten. Stattdessen würden die Menschen zur Bushaltestelle gebracht werden. Bürgermeister Frey erzählt, dass 75.000 Euro vom Budget in GUSTmobil investiert, dieses jedoch zu wenig genutzt werde. Angebote seien jedoch wichtig, um die Bürger zu einer Verhaltensänderung zu bewegen. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, Taxibusse, welche im Kreis fahren, auf Gemeindeebene zu organisieren. Die optimale Strategie sei noch nicht gefunden worden, aber dem Bürgermeister sei wichtig, dass momentan zumindest ein Grundangebot herrsche, sodass die Menschen auf ihr Auto verzichten könnten.

In Hart bei Graz gibt es eine Ladestation mit 4 Ladepunkten, welche seit der ersten Novemberwoche (2019) verfügbar seien. Der größte Arbeitgeber im Ort, die Firma KNAPP, biete jedem Mitarbeiter, der auf einen Parkplatz verzichtet, ein kostenloses E-Auto, welches gemeinsam mit 4 anderen Personen genutzt werden könne sowie eine kostenlose ÖV-Jahreskarte an.

Bürgermeister Frey meint, dass die österreichischen Ziele für die Jahre 2020 und 2030 eingehalten werden könnten, wenn die neue Bundesregierung aus ÖVP und den Grünen es schaffe, verantwortungsvolle Politik zu betreiben. Ob die Ziele tatsächlich erreicht werden können, wagt der Bürgermeister nicht zu beurteilen, da ihm auf diesem Gebiet die Kompetenz fehle. Er hofft, dass die gesamte Regierungspolitik nachhaltig auf Klimaschutz ausgerichtet werde. Die größte Herausforderung liege in der Industrie. Motivation alleine werde zu wenig sein, da die Industrie rechtliche Rahmenbedingungen wie etwa eine ökosoziale Steuerreform benötige. Österreich hat nur durch den Zukauf von Emissionszertifikaten die Kyoto-Ziele erfüllen können. Dies liege daran, dass die Politiker auf Bundesebene nicht bereit seien, auf ihre Klientel-Politik im Sinne der Gesundheit zu verzichten.

Bürgermeister Frey ist ein Befürworter der CO₂-Steuer, denn überall, wo Restriktionen eingeführt worden sind, seien die Unternehmen mittelfristig erfolgreicher geworden, da sie mit stärkeren Herausforderungen konfrontiert waren und sich dadurch einen Wettbewerbsvorsprung erarbeiten konnten. Sobald ein Staat beginne, Maßnahmen zu ergreifen, würden die anderen folgen.

Bürgermeister Frey weiß, dass es eine Distanzierung von Verbrennungsmotoren geben muss. Es müsse aber der Individualverkehr grundsätzlich infrage gestellt werden. Dies

bedeute nicht, dass nicht sehr wohl energieautark betriebene Sammeltaxis auf Elektro- oder Wasserstoffbasis die Zukunft sein könnten.

Der Bürgermeister glaubt nicht, dass das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich etwas bewirke. Viel mehr Auswirkungen hätte Greta Thunberg, da durch sie Diskussionen und Emotionen entstanden seien und dadurch ein Bewusstsein bei den Menschen auf der ganzen Welt entstanden sei. Bürgermeister Frey gibt sich optimistisch und meint, dass „alles noch schaffbar“ sei. Die Ausrufung eines Klimanotstandes sei jedoch zu wenig.

3.3.4 Gemeinde Steyregg

Die oberösterreichische Gemeinde Steyregg hat am 2. Juli 2019 unter Bürgermeister Johann Würzburger einstimmig den Klimanotstand ausgerufen. Als Nachbargemeinde der Stadt Linz liegt Steyregg nur wenige Kilometer von der voestalpine AG entfernt. Geprägt durch diese Lage hat die Gemeinde schon immer eine Sonderstellung bei Umweltthemen gehabt. Seit den massiven Emissionsbeeinträchtigungen durch die Hochöfen der Voest in den 1970er Jahren hat sich sowohl die Technologie als auch das Umweltbewusstsein geändert, sodass einerseits eine Reduktion der Emissionen in den Normbereich erfolgen konnte und andererseits eine besondere Sensibilität für Emissionen in den Nachbarregionen vorhanden ist.

Im Leitfadeninterview am 3. Oktober 2019 erklärt Bürgermeister Würzburger, dass die Planung einer Ost-Umfahrung Linz, von welcher Steyregg direkt betroffen wäre, zur endgültigen Ausrufung des Klimanotstandes geführt hat. Seitens der Landesregierung ist diese Ost-Umfahrung, welche sehr sensibel durch Steyregg führen würde, erwünscht, eine offizielle Genehmigung durch den Bund wurde jedoch noch nicht gegeben. Für dieses Infrastrukturprojekt wäre der Bau eines Tunnels durch den Pfenningberg erforderlich. Das Tunnelportal wäre etwa 250 Meter vom Steyregger Zentrum entfernt. Somit wären einige besiedelte Hanglagen Steyreggs optisch, lärmtechnisch und anderweitig betroffen. Der Gemeinderat kritisiert dieses verkehrspolitische Konzept massiv und will durch das Ausrufen des Klimanotstandes ein Zeichen dafür setzen, dass der Bau einer Ost-Umfahrung Linz unverantwortlich und nicht vertretbar ist.

Durch das Ausrufen erfolgte eine Sensibilisierung der Bevölkerung. Bürgermeister Würzburger will die Aufmerksamkeit der Bürger auf die umwelttechnischen Auswirkungen, die durch den Bau der Ost-Umfahrung erstehen würden, lenken und somit Nachdenkprozesse anregen. Außerdem sei es durch das Ausrufen des Klimanotstandes zu einer Selbstverpflichtung geworden, umwelttechnische Themen in jeder Planung und Sitzung zu berücksichtigen.

Nach der ersten Arbeitssitzung hat die Gemeinde Steyregg beschlossen, einen Teil des Budgets über einen längeren Zeitraum in Bewusstseinsarbeit zu investieren. Auf diversen sozialen Medien soll das Problem der Ost-Umfahrung genauer erläutert werden. Zusätzlich soll eine finanzielle Unterstützung diverser „Aktivisten“ erfolgen, welche sich gegen den Bau aussprechen. Einen weiteren Teil des Budgets will die Gemeinde in die Beweissicherung der Brunnen im Bereich der geplanten Trassenführung investieren, da es bei vergleichbaren Tunnelbauten im Mühlviertel zu Beschädigungen diverser Zuflüsse zu den Brunnen gekommen sei und die betroffenen Gemeinden nun mit Trockenheit zu kämpfen haben. Durch professionelle Messungen der Wasserstände will man hier einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Tunnelbau und Grundwasserspiegelabsenkung protokollieren und beweisen.

Ein permanentes Ziel der Gemeinde Steyregg ist die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs nach Linz. Derzeit kann die Landeshauptstadt mit Bus und Bahn direkt von Steyregg

erreicht werden. Bürgermeister Würzburger gibt sich dennoch mit den zur Verfügung gestellten Kapazitäten, vor allem während der Stoßzeiten, nicht zufrieden. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 ist ein mehrgleisiger Ausbau der S3 (auch bekannt unter Summerauer Bahn) in Planung, der im Jahre 2011 beginnen hätte sollen. Doch aufgrund von EU-Stabilitätskriterien wurde die Finanzierung des Ausbaus im Jahr 2014 für nichtig erklärt und der mehrgleisige Ausbau auf das Jahr 2020 verlegt (Stand 2019). Laut Bürgermeister werde dem Individualverkehr Vorrang gegeben, weshalb das Güterverkehrsaufkommen stetig wächst.

Weiters gäbe es um und in Linz eine Stauproblematik auf allen Brückeneinfahrten, so auch auf der Steyregger Brücke. Da eine eigene Busspur nicht vorhanden ist, hat auch der ÖV auf diesen Routen mit Stau zu kämpfen. Eine Maßnahme, um die Nutzung der Bahn zu fördern, ist die permanente Verbesserung und der Ausbau von Park & Ride-Anlagen. An strategisch geeigneten Plätzen könnten diese sehr viel bewirken. Besonders für Streusiedlungen sei die Nutzung von P&R-Anlagen eine gute Lösung, da so ein Umsteigen auf den ÖV möglich ist. Zusätzlich haben die Steyregger die Möglichkeit, an einem Car-Sharing Projekt mit Elektrofahrzeugen („MühlFerdl“), welche mit einem jährlichen Fixbetrag genutzt werden können, teilzunehmen [55].

Ein weiteres Projekt werde derzeit von der Postbus AG ausgehandelt. Hierbei handelt es sich um ein Pilotprojekt, bei welchem über Internet oder Telefon Mikro-ÖV Busse im gesamten Gemeindegebiet von den Bürgern angefordert werden können. Es wurden über hundert Sammelpunkte definiert, sodass die maximale Fußwegdistanz jedes Einwohners zu einem solchen Sammelpunkt 300 m nicht überschreitet. Um jedoch nicht als Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr aufzutreten, werden Nutzer nur bis zur nächsten öffentlichen Haltestelle (Bahn- oder Busstation) befördert. Somit wird auch den Steyreggern aus dezentral liegenden Siedlungen die Möglichkeit gegeben, flexibel und öffentlich unterwegs zu sein. Für ein grundsätzliches öffentliches Bussystem sei die Gemeinde laut Bürgermeister zu klein.

Weiters ist ein Rad-Haupttroutenkonzept in und um Linz in Planung. Bisher wurden zwei Abschnitte, einer davon von Steyregg bis Linz (1,1 Kilometer), gebaut. Somit haben Radfahrende die Möglichkeit, auf einem separaten Rad- und Gehweg bis nach Linz zu gelangen. Bürgermeister Würzburger ist der Meinung, dass der Trend, das Rad zu nutzen, in Österreich grundsätzlich im Steigen sei, die Situation jedoch nicht mit „Rad-Metropolen“ wie Kopenhagen oder Amsterdam vergleichbar wäre. Durch das Aufkommen von E-Bikes erfolge eine zusätzliche Erhöhung des Radanteils. Daher werde der Bau und Ausbau von sicheren Radabstellplätzen in Steyregg an Bedeutung gewinnen.

Laut Bürgermeister Würzburger gäbe es fast einen „Hype“ um das Thema Klimaschutz und Klimawandel, wobei die Fridays For Future-Bewegung einen großen Anteil daran hat. Dennoch könne anhand des Wahlergebnisses vom 29. September 2019 (Nationalratswahl)

gesehen werden, dass der Umwelt- und Klimaschutz kein „Massenphänomen“ sei, da die Grüne Partei, welche sich für diese Themen einsetzt, „nur“ 13,9% der Stimmen bekommen hat.

Die CO₂-Steuer hält der Bürgermeister für ein wichtiges Steuerungsmittel, wenn durch die Einführung eine Verhaltensänderung entstehe. Doch viele österreichische Gemeinden könnten mangels eines Anschlusses an den ÖV ohne den Individualverkehr nicht versorgt werden. Daher seien dort die Ängste vor einer Steuer auf fossile Treibstoffe besonders groß. Außerdem hält Bürgermeister Würzburger wenig von der nicht vorhandenen Kerosinbesteuerung im Flugverkehr. Weiters sei das Bahnfahren im Vergleich zum KFZ und zum Flugverkehr zu teuer. Eine Kostenwahrheit sei hier nicht gegeben.

Der Steyregger Bürgermeister äußert sich kritisch zu der Frage, ob Österreich die Ziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050 erfüllen könne. Elektro-Mobilität sei eine Übergangstechnologie, bis die Alternative Wasserstoff effizient genutzt werden könne. In der Gemeinde Steyregg befinden sich sechs bis sieben Ladestationen für E-Autos. Für die Zukunft könne sich Bürgermeister Würzburger eine Steigerung der Effizienz durch autonomes Fahren vorstellen. Ideales Eingliedern und Abfahren sowie geringere Abstände zwischen den Fahrzeugen könnten weiters zu einer Stauauflösung beitragen. Als Nachteil könne dies natürlich auch zur Attraktivierung des MIV führen.

Eine große Entlastung des Verkehrs könne auch durch technologische Entwicklungen, welche dezentrale Tätigkeiten (wie Home-Office und Co-Working Spaces) ermöglichen, erfolgen. Die Verkehrsstärke während der Stoßzeiten könnte somit minimiert werden.

3.3.5 Gemeinde Hartberg

Am 8. Juli 2019 ist in Hartberg der Klimanotstand ausgerufen worden. Auf Vorschlag der Grünen ist es zu einer Mehrheitsentscheidung im Gemeinderat gekommen.

Bürgermeister Marcus Martschitsch erzählt im Leitfadeninterview am 7. November 2019, dass er diese Entscheidung mit „ein bisschen Bauchweh“ akzeptiert habe, da man nicht von einem „Notstand“ sprechen könne. Wenn dies ernst genommen werden würde, dann müsse ein Notstand bedeuten, dass kein Wasser mehr verbraucht werden dürfte, die Pools nicht mehr benutzt werden würden und das Licht ab 10 Uhr abends nur in reduzierter Form verwendet werden sollte. Im Vordergrund der Gemeinde stehe jedoch der Schutz des Klimas, welcher unter anderem mit einer klimafreundlichen Verkehrsplanung gewährleistet werden könne. Dies werde seit einigen Jahrzehnten schon getan, da Hartberg eine Klimabündnisgemeinde seit der Gründung des Klimabündnisses sei.

Zusätzlich zu dem Entschluss, den Klimanotstand auszurufen, sei ein zweiter Beschluss gefasst worden, welcher sich darum bemühe, die Jugend miteinzubauen. Es gäbe schon seit langer Zeit einen Umweltstammtisch, wo viele Projekte, die dem Klimaschutz entgegenkommen, diskutiert und erörtert werden würden. Hier wäre eine wachsende Zahl an jugendlichen Teilnehmern, welche als klimaaffin bezeichnet werden könnten, erwünscht. Die Jugend in Hartberg sei sehr auf das Klima und den Klimaschutz bedacht, da die Wichtigkeit dieses Themas für die Jungen schon immer präsent gewesen und sehr viel für die öffentliche Wahrnehmung gemacht worden sei.

Der Unterschied zu Gemeinden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, liege in der Beschlussfassung an sich. Bürgermeister Martschitsch weist darauf hin, dass die Gemeinde Hartberg große Ambitionen hätte, das Klima zu schützen. In den zuständigen Gremien würde man sich intensiv damit beschäftigen. Es gäbe nun wieder ein neues Projekt mit dem Namen „Stadt, Land, Garten“, welches eine klimagerechte Gestaltung der Innenstadt anvisiere. Dadurch werde auch die Attraktivität der Innenstadt größer. Für Besucher gäbe es nicht nur den Klimaschutzpark zu besichtigen, sondern auch einen schönen Rundgang über den Stadtpark bis hin zum Zentrum. Die Gemeinde versuche hier, den Besuchern Meinungsbildung mitzugeben, sodass diese das Thema Klimaschutz zu Herzen nehmen. Bürgermeister Martschitsch betont, dass er viel von Möglichmachen und Probieren halte, aber ein Gegner von Verbieten und Bestrafen sei. Wenn man eine gewisse Nachhaltigkeit zum Ziel habe, so müsse vieles aus der Bevölkerung kommen. Mit Strafen und Verboten würde dies nicht gelingen.

Das Ausrufen des Klimanotstandes habe in Hartberg zu zwei Meinungen geführt. Die einen seien froh gewesen, dass endlich etwas für das Klima gemacht werden würde, die anderen seien negativ eingestellt gewesen. Dennoch habe es in beiden Fällen bewirkt, dass die

Menschen über das Klima nachdenken und dass die Wahrnehmung hinsichtlich durchgeführter Projekte in Hartberg aufgrund der Sensibilisierung steige. In Gemeinden, in welchen der Klimanotstand nicht ausgerufen wurde, könne eine Sensibilisierung und die damit verbundenen Diskussionen nicht stattfinden. In Hartberg sei der Klimaschutz zum Stammtischthema geworden.

Durch das Ausrufen des Klimanotstandes könne es keine Vorreihung von diversen Beschlüssen geben. Dennoch seien viele klimarelevante Beschlüsse bereits vor dem Ausrufen des Klimanotstandes gefallen. Seit mehreren Jahren sei die Gemeinde Hartberg an einem großen Radfahrkonzept beteiligt, welches im Frühjahr 2019 für die nächsten 6 Jahre mit einem Budget von 4 Mio. bis 5 Mio. Euro festgelegt worden sei. Dieses Konzept sei ein stadtgemeindegrenzüberschreitender Vertrag, welcher mit den Nachbargemeinden Hartberg-Umgebung, Greinbach und St. Johann beschlossen worden sei. Die Gemeinde Hartberg hätte keine Flächen mehr zur Verfügung, sodass neue Bebauungen und Anbindungen mittels Radwegesystem in diesen Nachbargemeinden geplant werden würden.

Bürgermeister Martschitsch bezeichnet Hartberg als „die Stadt der kurzen Wege“. Mit dem Rad brauche man unabhängig vom Ausgangsort (sogar von den Nachbargemeinden aus) maximal 5 bis 7 Minuten ins Zentrum, ins Hallenbad oder in die Schule.

Bürgermeister Martschitsch ist ein Verfechter von Shared-Space Zonen. Die Förderung der Radfahrer sei der einzige Weg, um den Anteil an Autos zu senken, wobei der Bürgermeister auch damit zufrieden wäre, wenn der Verkehr nicht im gleichen Maße steigen würde wie der Zuzug. Aufgrund der steigenden Anzahl an Bewohnern würde die Verkehrsstärke auf Hartbergs Straßen zunehmen, sodass in den Stoßzeiten häufig mit Stau zu rechnen ist. Eine neue Ampelregelung mit einer verkehrsabhängigen Steuerung solle den Verkehrsfluss optimieren. Weiters gäbe es einen komfortablen Geh- und Radweg entlang der Bundesstraße. Durch die neue Ampelregelung erhofft sich der Bürgermeister, dass Radfahrer bevorzugt würden. Auf Bundesstraßen würde nämlich die Streckenführung der Autos im Vordergrund liegen.

Der Bau und die Verwendung von Mehrzweckstreifen sind für Bürgermeister Martschitsch zu wenig sicher. In Wien seien viele Radwege und die Radwegeführung ein Problem. Manche Straßen in Wien seien so eng, dass laut Bürgermeister Martschitsch entweder kein Radstreifen oder Mehrzweckstreifen gebaut werden dürfe oder die Straße zu einer Einbahnstraße umfunktioniert werden müsse, um dem Radfahrer genug Platz zu schaffen. In Graz gäbe es ein besseres Konzept für die Radfahrer. In Hartberg sei darauf geachtet worden, dass die Radfahrer auch Fußgängerzonen benutzen können, gegen fast jede Einbahn fahren können und auch abseits vom Autoverkehr Radwege zur Verfügung gestellt bekommen. Durch diese Maßnahmen sei es möglich, dem Radfahrer kürzere Wege bereitzustellen. Eigene Geh-

und Radwege seien viel wichtiger als ein Geh- und Radweg parallel zu einer Bundesstraße, welcher nur durch eine Linie von dieser getrennt sei.

Ein momentanes Problem in Hartberg seien die Fußgängerübergänge bei Kreisverkehren. Diese würden zu knapp bei den Kreisverkehrsausfahrten liegen, sodass sich einerseits die Fußgänger unsicher fühlen und andererseits die Autofahrer zu wenig Platz hätten, um zu reagieren und stehenzubleiben. Durch eine gute Planung könne das Verhalten des Autofahrers beeinflusst werden.

Die Bahn, welche etwa 1 km vom Hartberger Zentrum entfernt liege, werde vor allem von Wochenpendlern genutzt. In Richtung Wien sei die Strecke attraktiv, aber in Richtung Graz müsse man über Fehring fahren und sei daher über 2 Stunden unterwegs. Daher gäbe es eine Petition der Gemeinden Hartberg, Kaindorf und Bad Waltersdorf, in welcher eine Schnellbahn zwischen Gleisdorf, Waltersdorf und Hartberg gefordert werde. Waltersdorf als Thermenregion würde dadurch eine attraktivere Anreise für Gäste bieten und Hartberg einen schnelleren Weg für Arbeitende, da es in der Gemeinde mittlerweile mehr Arbeitsplätze als Einwohner gäbe. Momentan herrsche in allen Ortseinfahrten von Hartberg Stau.

Bürgermeister Martschitsch ist davon überzeugt, dass der Verkehr aufgrund der steigenden Anzahl an Bewohnern immer mehr werden würde. Neue Technologien könnten eine Schadstoffreduktion ermöglichen, sodass es mit der Luftqualität zu keinen Problemen kommen werde. Dennoch würden Autos Platz für Parkplätze benötigen, welche relativ teuer seien. Natürlich könne die Bundesstraße Richtung Graz verbessert werden, man könne aber das Geld für Neuinvestitionen der Straße auch in den Bau und Ausbau einer Schnellbahn verlagern. Dies sei für den Hartberger Bürgermeister sinnvoll, da die Gemeinde einen zentrumsnahen Bahnhof habe und das Bahnfahren somit attraktiver gemacht werden könnte. Momentan gäbe es Elektrotaxis, welche die Menschen vom Bahnhof ins Zentrum oder zu den Firmen bringen könnten. Im Nahverkehrsbereich sei ein City-Bus vorhanden. Den geringsten Schadstoffausstoß hätte allerdings die Bahn, weshalb diese gefördert werden sollte. Die Bestrebung müsste vom Bürgermeister kommen, aber Bund und Land würden schlussendlich über den Bau und Ausbau der Schnellbahn entscheiden.

Für Bürgermeister Martschitsch steht fest, dass sich das Mobilitätsverhalten im Berufsalltag ändern müsse. Für Freizeitbeschäftigungen solle die Nutzung von Autos, wie z.B. Oldtimern, immer noch möglich sein. Für die Arbeit sollten jedoch E-Autos oder öffentliche Verkehrsmittel verwendet werden. Außerdem könne in Hartberg nur Strom getankt werden, welcher mit Photovoltaik- und Windkraftanlagen produziert werden würde. Der Preis von Erdöl, das vom anderen Ende der Welt über das Meer und über lange Frachtwege geführt werden würde, müsse infrage gestellt werden.

In Hartberg gibt es am Bahnhof, vor der Bezirkshauptmannschaft, im Stadtgebiet und vor dem Bundesschulzentrum Fahrradabstellanlagen, welche jedoch kaum genutzt werden würden. Einen Radanteil von 10-12% könnten diese verkraften. Die meisten Bahnfahrer würden sich zum Bahnhof mit dem Auto führen lassen. Zusätzlich gäbe es am Bahnhof eine Park & Ride-Anlage, welche jedoch von jenen genutzt werden würde, die sich am Bahnhof zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen und dann mit einem Auto weiterfahren.

Die Nutzung von E-Bikes würde momentan immer mehr werden. Viele Besucher würden aus kleineren Nachbar-Tourismusregionen nach Hartberg kommen. Weiters würden auch einige Hartberger E-Bikes nutzen. Dennoch bezeichnet Bürgermeister Martschitsch den Radanteil als ausbaufähig.

Widersprüche zwischen gesteckten Zielen und gesetzten Maßnahmen gäbe es für den Bürgermeister nicht. Auf Landesebene könne er das nicht beurteilen.

Die Bevölkerung sei momentan sehr sensibilisiert und jeder bemühe sich darum, seinen Anteil zu leisten. Einige würde durch den Klimaschutz und die Diskussionen schon genervt sein. Wichtig sei, dass die Freiwilligkeit in den Vordergrund gestellt werden würde. Jede Vorschrift führe zu einer Mühseligkeit. Der erste Schritt müsse immer durch Motivation geschehen, danach könne man über Regelungen nachdenken.

Bürgermeister Martschitsch bezeichnet den Zertifikatskauf als gute Sache, wenn diese Zertifikate auch im Land ausgestellt werden würden. Über einen Zukauf müsse nachgedacht werden, da jedes Land eine andere Stromerzeugung hätte. Frankreich hätte den saubersten Strom, da dieser hauptsächlich durch Atomkraftwerke produziert werden würde, doch diese Stromerzeugung widerspricht vielen Interessen. In Deutschland werde stattdessen Braunkohle verheizt, was sehr umweltschädlich sei. Bürgermeister Martschitsch sieht Österreich bei der Strom- und Energieproduktion als Vorreiter in Europa. Außerdem verurteilt er die starke Umweltbelastung, welche auf den Meeren geschehe. Dies müsse auf globaler Ebene diskutiert werden.

In Hartberg gibt es eine Messstelle. Früher hätte es ein Feinstaubproblem gegeben, da vor allem an manchen Wintertagen Grenzwerte überschritten worden seien. Dies habe dazu geführt, dass der Schotter- und Splitt-Streuer auf eine flüssige Salzlösung umgestellt worden sei. Nun würden keine Grenzwerte mehr überschritten werden und die Luftqualität sei, vor allem wegen der Lage Hartbergs, sehr gut.

Bürgermeister Martschitsch glaubt, dass das E-Auto die Zukunft sein werde. Wasserstoff könne vor allem im Transportwesen eine Rolle spielen. Als Übergangslösung würde es für die nächsten 10 Jahre Hybridautos geben.

Der Hartberger Bürgermeister hofft, dass die nächste Bundesregierung das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich ernst nehmen werde und dass die umweltrelevanten Förderrichtlinien umgestellt werden würden, sodass jede und jeder einzelne, der sich klimafreundlich umstellen möchte, dafür auch gefördert werde.

Bürgermeister Martschitsch hält es für keine gute Idee, den PendlerInnen durch eine CO₂-Steuer das Pendeln zu verteuern, da die Normverbrauchsabgabe, die hohe KFZ-Steuer und die hohen Fahrzeugpreise schon ausreichend teuer seien. Wichtig sei eine Besteuerung im Flugverkehr. Da sei eine Entwicklung zugelassen worden, die in die falsche Richtung gegangen sei. Bei einer Flugverkehrsbesteuerung müssten jedoch alle Länder mitmachen, um hier Fairness zu erzeugen.

3.3.6 Gemeinde Kufstein

Die Gemeinde Kufstein hat am 10. Juli 2019 auf Antrag des Offenen Grünen Forums unter Bürgermeister Martin Krumschnabel einstimmig das Ausrufen des Klimanotstandes beschlossen. Krumschnabel wollte, dass sich der gesamte Gemeinderat zu einem Klimanotstand bekennt, um die Durchführung zukünftiger Maßnahmen zu beschleunigen, sodass es im Klima- und Umweltbereich zu keinem „Aufschieben“ von Maßnahmen komme. Klimaschutz heiße: „Ab jetzt und für immer“.

Im Leitfadeninterview vom 11. September 2019 weist Bürgermeister Krumschnabel darauf hin, dass das Wort „Klimanotstand“ zunächst „recht heftig“ klinge, doch dass die Definition dieses Begriffs selbstverständliche Aussagen beinhalten würde, die zurzeit alle zutreffen würden:

- 1) Es gibt einen Klimanotstand/Klimawandel.
- 2) Wir tragen dafür die Verantwortung.
- 3) Das, was wir bis jetzt getan haben, ist nicht ausreichend.

Gestehe man sich diese drei Aspekte nicht ein, so seien Folgemaßnahmen (und damit einhergehende Emissionsreduktionen und die Erreichung der Klimaziele) undenkbar. Bürgermeister Krumschnabel findet es sogar beruhigend, dass der Klimawandel vom Menschen ausgelöst werde, da so zumindest die Chance bestehe, dass der Mensch Lenkungsmaßnahmen ergreifen und somit dem Klimawandel entgegensteuern könne. Weiters sei die Wichtigkeit der Klimapolitik beim „Mainstream“ angekommen – wo sich der parteifreie Bürgermeister auch selbst einordnet. Auch die Fridays For Future-Bewegung (FFF), eine internationale Protestbewegung von Schülern, die freitags für das Klima streiken, sowie die Klimaschutzaktivistin und Auslöserin dieser FFF-Bewegung Greta Thunberg werden von Bürgermeister Krumschnabel mit Anerkennung unterstützt, da „normale Schüler“ mehr bewirken als Klimaexperten und linksgerichtete Politiker, in der Form, dass die Bevölkerung „endlich“ aufmerksam werde und zuhöre. Weiters ist Bürgermeister Krumschnabel davon überzeugt, dass Gesetze notwendig seien, um Veränderungen in der Klimapolitik (wie z.B. Emissionsreduktionen) zu erreichen. Da auf Gemeindeebene keine Gesetze verabschiedet werden können, seien hier Anreize zu schaffen.

Grundsätzlich entscheide das Ausrufen des Klimanotstandes jedoch nicht, ob eine Gebietskörperschaft genügend Maßnahmen im Klimaschutz ergreife und die Klimapolitik ernst nehme, sondern in wie weit sich jede Gemeinde und jedes Bundesland dafür einsetzt, Ziele zu stecken und Maßnahmen im Klimaschutz schnellstmöglich umzusetzen. Dies kann natürlich auch ohne Ausrufung des Klimanotstandes erfolgen. Laut Bürgermeister Krumschnabel

sei der Begriff „Klimanotstand“ für viele Gemeinden ein Hindernis oder Problem, diesen auch auszurufen. Der Begriff „Klimaoffensive“ wäre hierfür besser geeignet.

In der Gemeinde Kufstein wurde nach dem Ausrufen des Klimanotstandes ein Mobilitätsbeauftragter angestellt, ein weiterer Mitarbeiter wurde in eine Schulung zum Klimaschutzbeauftragten geschickt. Maßnahmen seien parallel in allen Bereichen, wie etwa im Verkehr und der Energie, zu setzen. Doch schon seit Jahren sind in Kufstein Maßnahmen ergriffen worden, wie etwa gute Raumordnungskonzepte, sodass Einkaufszentren in der Stadt lokalisiert sind und somit „unsinniger Verkehr in die Peripherie“ nicht notwendig ist, eine gute Nord-Süd-Radverbindung durch die ganze Stadt sowie eine Raumordnung, die ökologische und energieeffiziente Bauweisen fördert, die der Gemeinde jetzt zu Gute kommen. Weitere Maßnahmen, die in näherer Zukunft umgesetzt werden sollen, sind ein verbessertes Angebot in der Mobilität (Taxigutscheine, gültig nach Bus-Betriebsende) und eine eventuelle Buszeitenausweitung, die jedoch aufgrund beschränkter Ressourcen momentan noch nicht möglich ist und eventuell technisch gute Lösungen (selbstfahrende Busse) erfordert. Außerdem soll das Car-Sharing Projekt auf eine größere Flotte ausgeweitet werden. Hier erhalten die Kufsteiner die Möglichkeit, kostengünstig E-Mobile anzumieten. Weiters werden auch Meinungen und Vorschläge aus der Bevölkerung abgewartet. Wichtig sei, dass die Bewohner Kufsteins einen Gewinn in den Maßnahmen und Umsetzungen sehen und dass so ein besseres Umwelt-Bewusstsein entstehe. Laut Kufsteins Bürgermeister müsse der Grundsatz hier lauten: „Für die gesamte Welt kann unsere Gemeinde nichts tun, aber wir können den ersten Schritt setzen und unseren Lebensraum schöner gestalten.“

Für Maßnahmen speziell auf Verkehrsebene, wie etwa die Auflassung von Kurzparkzonen, um daraus Radwege zu bauen, will der Bürgermeister auch auf Vorschläge aus der Bevölkerung warten. Der Marktplatz von Kufstein liegt in einer Fußgängerzone, die zunächst immer nur probeweise für ein Jahr angeordnet und später für ein Jahr immer wieder verlängert worden ist. Die Bevölkerung hat erst nach dieser Probezeit die Fußgängerzone schätzen und anerkennen gelernt, sodass diese jetzt dauerhaft als Fußgängerzone genutzt wird.

Auf Verkehrs- und Infrastrukturebene konnten noch weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Ein Bus-Umsteigbahnhof in Kooperation mit den ÖBB wurde gebaut. Weiters ist das Fahren mit dem öffentlichen Bus für die Bewohner Kufsteins faktisch gratis, da mit der Kufstein-Card um 150 Euro pro Familie viele Aktionen inklusive Busnutzung gratis sind. In Kufstein sind drei Buslinien im 20 Minuten-Takt unterwegs. Eine Erweiterung der Linien bzw. eine Verkürzung der Takte koste unverhältnismäßig viel Geld, sei aber prinzipiell nicht undenkbar, sobald sich eine Möglichkeit hierzu finde. Weiters sei bekannt, dass aus einigen Orten, die nicht so gut an das öffentliche Busnetz angebunden sind, die Bewohner mit dem Auto zum Bahnhof Kufstein pendeln. Bürgermeister Krumschnabel erkennt hier Verbesserungsbedarf und meint, dass durch die Nutzung der Bahn klar sei, dass die Bewohner den öffentlichen Verkehrsmitteln

nicht abgeneigt seien, dass jedoch offensichtlich das Bussystem nicht effizient genug bzw. gut genug erreichbar und angebunden sei.

Der Kufsteiner Bürgermeister ist ein Befürworter der CO₂-Steuer und meint, dass diese laut Umweltschützern bei 180 Euro/Tonne CO₂ liegen müsse, diverse Regierungen in Österreich und Deutschland (sofern sie Befürworter der CO₂-Steuer sind) jedoch maximal 30 bis 40 Euro/Tonne CO₂ fordern. Diese Steuern sollten weiters dann in die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen gesteckt werden. Österreich hat für das Jahr 2030 klare Ziele. Wenn die bis dahin geforderte Emissionsreduktion Österreichs nicht erreicht werde, müsse Österreich (und somit der Steuerzahler) Strafe zahlen. Daher wäre es besser, das Geld jetzt in Form einer CO₂-Steuer auszugeben.

Das Pendlerpauschale hält Bürgermeister Krumschnabel dann für sinnvoll, wenn ein Weg öffentlich nicht mehr zumutbar ist – die Lebensqualität der Menschen müsse im Auge behalten werden. Doch in ferner Zukunft werde sich diese Frage nicht mehr stellen, da durch den technologischen Fortschritt das Arbeiten und auch das Einkaufen von daheim aus möglich wäre. Durch die dadurch entstehende Reduktion von Wegen werde sich einerseits die Lebensqualität der Menschen verbessern und andererseits eine Emissionsreduktion des Pendlerverkehrs einstellen.

Widersprüche zwischen gesteckten Zielen und gesetzten Maßnahmen seien nicht auflösbar, da der Mensch in seiner persönlichen Freiheit nicht gestört oder eingeschränkt werden soll, jedoch „Luxus“, wie etwa das Fliegen, einen anständigen Preis haben müsse. Die Austrian Airlines bieten mittlerweile an, einen zusätzlichen Beitrag zum gekauften Flugticket zu spenden, um damit die CO₂ Auswirkungen auf die Umwelt zu neutralisieren [43]. Bürgermeister Krumschnabel meint dazu, „es ist keine Methode, nur auf Freiwilligkeit zu setzen. Es kostet, was es kostet.“ Weiters werde Nachfrage erzeugt, wo es eigentlich keine gäbe, da laut Bürgermeister Krumschnabel einige Passagiere nur fliegen, weil es preisgünstig sei.

Eine Anhebung von Benzinpreisen um ein Vielfaches sei sozial nicht gerecht, da als Resultat nur noch Reiche mit dem Auto unterwegs sein würden. Viel sinnvoller wäre es, wenn die Bürger für das „Nicht-Pendeln“ oder „Nicht-Autfahren“ belohnt würden (z.B. finanziert durch erhöhte Benzinpreise), sodass man Profit daraus zieht.

Der Klimaschutz sei mittlerweile überall ein Thema – am Stammtisch, in den Medien, im ORF. Laut Politikwissenschaftler Peter Filzmaier sei das Interesse des Wählers am Klimaschutz auf Platz 1 vorgerückt. Daher ist für Bürgermeister Krumschnabel klar, dass es eine Bewegung in diese Richtung in der Bevölkerung gibt. Dennoch könne man diese schwer von Steuern überzeugen, wenn in anderen Ländern „Chaos und Ausnahmezustände“ herrschen (Waldbrände in Brasilien und Afrika, Emissionsspitzen in Tokio, etc.). Die EU müsse ein

Vorreiter beim Thema Klimaschutz werden und andere Länder und Kontinente ausreichend (finanziell) unterstützen, sodass interkontinentale Ziele ebenfalls erreicht werden können.

Das Erreichen der Klimaziele für 2020 hält Bürgermeister Krumschnabel für wenig realistisch, allerdings ist er davon überzeugt, dass „alles noch schaffbar ist“ (Anm.: Zwei Grad Ziel, Ziele für 2030). Wichtig sei auch, dass durch Zielvorgaben ein Fortschritt erzielt und darauf hingearbeitet wird, auch wenn das endgültige Ziel schlussendlich nicht erreicht wird. Eine „Dämpfung“ trete ein, aber eine Zielerreichung Österreichs sei noch nie prognostiziert worden.

Weiters können die Ziele besser erreicht werden, wenn die Bevölkerung ausreichend und gut über die momentane Situation informiert sei. Wissenschaftlern sei seit Jahren bewusst, dass konkrete Maßnahmen für den Klimaschutz notwendig wären, doch nun komme die Zeit, dass diese Informationen „populärwissenschaftlich“ würden und bei der Bevölkerung Klang finden. Erst dann werden auch von der Bevölkerung Forderungen an die Politiker gestellt, sodass es zu einer Umsetzung konkreter Maßnahmen kommen kann.

Wovon Bürgermeister Krumschnabel nicht begeistert ist, ist einerseits der zu große Preisunterschied zwischen PKWs mit Brennmotoren und elektronisch betriebenen PKWs (man nehme Norwegen als Vorzeigebispiel, wo E-Autos kostengünstiger angeboten werden als herkömmliche Autos) und andererseits der Zertifikatehandel, durch den es österreichischen Firmen ermöglicht wird, Zertifikate zu erwerben, um sich von Emissionsgrenzen „frei zu kaufen“. Es sei ein „Irrweg, dass man für Verschmutzung bezahlen kann“.

Für die nahe Zukunft hält Kufsteins Bürgermeister eine Kombination aus E-Autos, Wasserstoffautos und PKWs mit Hybridantrieben für sinnvoll, da Veränderungen in die „richtige Richtung“ notwendig seien und die schlussendliche Lösung für die Zukunft (etwa neue Technologien) sowieso nicht vorhersehbar wäre.

3.3.7 Bundesland Vorarlberg

Am 4. Juli 2019 ruft Vorarlberg als erstes Bundesland „Climate Emergency“ aus, da es notwendig erschien, sich mit den Aspekten des Klimaschutzes zu beschäftigen. Der Landtag hat sich statt dem Begriff Klimanotstand auf Climate Emergency geeinigt, da der Begriff „Notstand“ einer Dramatisierung gleiche, die es in diesem Kontext nicht brauche. Die Aufregtheit, mit der sich viele diesem Thema nähern, sei alles andere als förderlich. Es sei wichtig, sich mit den notwendigen Fragen zur Vermeidung von Emissionen und zur Reduktion von CO₂ zu beschäftigen. Unter dem Begriff „Emergency“ sei auch „dringender Handlungsbedarf“ gemeint. Dieser Interpretation sei viel abzugewinnen. Der Landtag will mit der Ausrufung des Climate Emergency zum Ausdruck bringen, dass die Herausforderungen ernst zu nehmen seien und dass es notwendig sei, im eigenen Wirkungsbereich zu agieren. Klimaschädliche Emissionen und Immissionen sollen reduziert oder vermieden werden. Weiters seien sämtliche Maßnahmen in den Bereichen des Naturschutzes, des Klimaschutzes und der Energiepolitik in einem anderen Licht fokussiert zu betrachten und daraus Schlüsse abzuleiten. Es solle eine Zielsetzung geben, welche Antworten auf die Frage der Mobilität und der Verhaltensweisen der Bevölkerung gäbe und welche zum Denken anregen solle.

Am 17. Oktober 2019 gibt Landesstatthalter Rüdiger Auskunft über die Ideen, Forderungen und Maßnahmen, die nun zu ergreifen seien. Wichtig sei, dass Maßnahmen im Bewusstsein der Notwendigkeit ergriffen werden. Die Situation solle mit einem nüchternen Zustand analysiert werden.

Im Jahr 2019 wurde das neue Mobilitätskonzept, in welchem der nachhaltigen Mobilität ein großer Stellenwert zugeordnet wurde, beschlossen. Im Zusammenhang mit der Energieautonomie wurde einerseits die Frage nach dem Einsatz von erneuerbaren Energien und andererseits der Energieverbrauch in Gebäuden, in der Industrie und im Gewerbe behandelt. Es gelte, eine Entkopplung zwischen Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch zu erzielen.

Einen Unterschied zu anderen Bundesländern festzustellen, ist hier schwierig, da Vorarlberg die zu ergreifenden Maßnahmen und Schwerpunkte auf die eigene regionale Struktur bezieht.

Landesstatthalter Rüdiger erklärt, dass es in Vorarlberg über 40 e5-Gemeinden gäbe. Im Rahmen eines Ausschusses würden konkrete Maßnahmen zur Energieeinsparung, zur ökologischen Ausrichtung von Gebäuden und zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bis hin zur nachhaltigen Mobilität ergriffen werden. Zusätzlich gäbe es auch Änderungen in der Budgetierung. Der Klimaschutz solle eine ganz zentrale Position im Regierungsprogramm für die Periode 2019-2024 erhalten (Anm.: In Vorarlberg wurde am 13. Oktober 2019 der Landtag gewählt – eine Koalition aus ÖVP und Grünen wird fortgesetzt).

In Vorarlberg liegt der Radanteil derzeit bei 17%, eine Steigerung auf 20% solle nun erfolgen. Hierfür gäbe es unterschiedliche Anknüpfungspunkte. Zunächst ist die neue Radverkehrsstrategie „Kettenreaktion“ entwickelt worden, in welcher verschiedene Details und Maßnahmen beschrieben worden sind. Vor fünf Jahren ist hierzu das erste Konzept „Frischer Wind“ publiziert worden. Damals ist der Begriff „Fahrradautobahn“ geschaffen worden. Hier gehe es um eine klare Differenzierung zwischen Pendelverkehr, Freizeitverkehr und sportliche Ausübung. Für diese unterschiedlichen Nutzungszwecke müsse es verschiedene Strukturen geben. Eine rasche Verbindung von Ballungsräumen sei für den Pendlerverkehr von wesentlicher Bedeutung. Der Ausbau der Radinfrastruktur stehe nun auch wieder im Vordergrund. In Vorarlberg gibt es bereits viele Radwege, welche bewusst abseits von dicht befahrenen Straßen gebaut worden sind. Weiters ist eine Fahrradbrücke über die Bregenzer Ach gebaut worden, auf welcher momentan Radfrequenzen von 5000 Fahrrädern pro Tag zu verzeichnen sind. Außerdem sehe das Land großes Potential in der Entwicklung der E-Mobilität bei Fahrrädern. Vor 10 Jahren sei ein Pilotprojekt mit 500 Elektrofahrrädern gemacht worden. Ziel sei es gewesen, das spezifische Nutzerverhalten von Personen auf herkömmlichen Rädern und auf E-Rädern zu untersuchen. Eine große Unterscheidung gäbe es beim durchschnittlich zurückgelegten Weg, welcher bei herkömmlichen Rädern bei 5 km und bei E-Bikes bei 15 km liege. Außerdem hätten E-Bike-FahrerInnen eine größere Affinität zum ÖV. Daher sei es zum Ziel geworden, diese intermodale Verknüpfung zwischen Rad und ÖV wesentlich zu verbessern. Dies umfasse einen einfacheren Zugang zu Haltestellen und eine verbesserte Infrastruktur bei Haltestellen, welche das Abstellen von teuren Fahrrädern zulässt. Die Nutzung von Fahrradabstellanlagen soll durchgängig bei den Bahnhöfen entlang des Schienennetzes gewährleistet werden. Weiters solle es eine Verbesserung der Fahrradmitnahme in Zügen geben. Um dies zu erreichen, wurden neue Garnituren bestellt, welche Anfang 2020 in Betrieb gehen sollen. Zusätzlich sollen auch Wohnanlagen den Bau und Ausbau von Abstellanlagen für Räder regeln. Das Fahrrad solle ähnlich oder besser behandelt werden als das Auto, damit eine Qualität und Unterstützung für den Nutzer tatsächlich auch geboten werden kann.

Der Verkehrsverbund Vorarlberg bietet nun zusätzlich zu günstigen Tarifen auch ein besseres Fahrplanangebot, welches vor allem im ländlichen Raum eingeführt worden ist. Den ganzen Tag lang gäbe es in peripheren Gebieten, wie etwa im Bregenzer Wald, mindestens einen 1-Stunden-Takt, welcher nicht als selbstverständlich zu bezeichnen sei. Weiters gibt es ein Jahresticket für den ÖV um 365 Euro, mit welchem eine Fahrt bis nach Sankt Anton in Tirol, nach Sankt Margarethen in die Schweiz oder nach Lindau in Deutschland möglich sei. Jeder fünfte Vorarlberger sei im Besitz einer solchen Karte. Landesstatthalter Rüdissler meint, dass das Bundesland günstige Voraussetzungen für ein solches Angebot habe. Im Ballungsraum zwischen Bregenz und Bludenz würden auf 18% der Fläche 80% der Vorarlberger wohnen. Die fünf Zentren Bludenz, Feldkirch, Dornbirn, Hohenems und Bregenz seien

polyzentrisch sehr schön angeordnet, sodass ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Schiene vor 30-40 Jahren schon möglich gewesen sei. Von den Bahnhöfen aus gäbe es mittels Bussystem eine umfassende Verteilung in die weite Fläche. Auf der Schiene gäbe es momentan ein Fahrplanangebot mit einem Halbstundentakt, zu den Stoßzeiten werde der Regionalexpress eingeschoben, sodass ein 8- bis 10-Minuten-Takt herrsche. Dies sei notwendig, um die Schiene attraktiv zu machen. Weiters fahren die Bahnen auch in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen im Stundentakt.

Sehr viel Wert werde auch auf die Entwicklung der Elektromobilität und auf die Anwendung von Car-Sharing gelegt. Gemeinsam mit privaten Unternehmen und in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg wurde ein Forschungsprojekt in die Wege geleitet, welches einerseits die Nutzung von Car-Sharing steigern und andererseits auch eine Erhöhung des Besetzungsgrades (Car Pooling) erzielen wolle. Car Sharing werden bereits in verschiedenen Gemeinden und von unterschiedlichen Firmen angeboten. Es werde auch über die Wohnbauförderung zusätzlich gefördert. Doch laut Landesstatthalter Rüdissler gäbe es noch genug Potential nach oben.

Um im Bereich der Mobilität der Zielerreichung näher zu kommen, würden auch alle Formen der Verknüpfung von unterschiedlichen Transportsystemen wie P&R- oder Bike & Ride-Anlagen eine wichtige Rolle spielen. Der Anteil an klimaschädlichen Verkehrsmitteln solle reduziert werden. Dies setze voraus, dass der Zugang zu unterschiedlichen Formen der Mobilität optimiert werde. Vor allem in peripheren Gebieten gäbe es einen gewissen Bedarf für P&R-Anlagen. Ob es die intelligenteste oder klimafreundlichste Art der Mobilitätsbewältigung sei, sei fraglich. Der private PKW sei in der Flexibilität der Nutzung unschlagbar. Das Fahrrad könne dies auch erreichen, doch Einschränkungen seien durch Schlechtwetter und kalte Temperaturen im Winter gegeben.

Eine wesentliche Rolle im Bereich der Mobilität spiele auch der Güterverkehr. Landesstatthalter Rüdissler meint, dass es noch keine technologischen Errungenschaften gäbe, welche eine Alternative oder mögliche Lösungen bieten könnten. Bei der Verlagerung der Güter auf die Schiene gäbe es teilweise große Schwierigkeiten. Auf kurzen Distanzen sei das Transportieren mit der Bahn recht umständlich. Erschwerend komme hinzu, dass die Schweiz, Deutschland und Österreich unterschiedliche Tarifsysteme hätten, mit welchen das Fahren der ersten Kilometer wesentlich teurer sei als das Fahren über weite Strecken. So würde beim Transport durch diese Länder, welche unmittelbar an Vorarlberg grenzen, hohe Anfangskilometerkosten in jedem Staat entstehen. Der LKW-Transport sei hier vorteilhafter. Weiter kritisiert Landesstatthalter Rüdissler auch den elektronischen Versandhandel, über welchen Pakete kostenlos hin- und wieder retournesendet werden könnten, wobei sich die Rücksendung oft gar nicht mehr auszahle, sodass die Ware entsorgt werde. Weiters sieht Landesstatthalter Rüdissler nicht ein, warum die Flugkosten so günstig seien.

Landesstatthalter Rüdissler ist der Meinung, dass in jeder getroffenen Maßnahme auch ein Widerspruch zu anderen Zielen stecke. Das Ziel müsse sein, dass die mit dem Verhalten verbundenen Wirkungen möglichst wenig negativ seien. Jede Entscheidung sei mit Nutzen und mit einem gewissen Aufwand verbunden. Will man etwa die gleichen Lebensbedingungen und Wohlstandsbedingungen in allen Gemeinden schaffen, sodass keine Zersiedelung stattfinde, werde in jeder Gemeinde eine Lebensmittelnahversorgung gebraucht. Ein LKW müsse die Lebensmittel vom Ballungsraum in die einzelnen Gemeinden bringen. Würde es eine fahrleistungsabhängige LKW-Maut auf allen Straßen geben, so würde dies bedeuten, dass entweder die Produkte in kleinen Gemeinden teurer sein müssten oder eine Querfinanzierung von Einkaufsstätten in den Ballungszentren und Lebensmittelnahversorgung in den kleinen Gemeinden notwendig sei.

Laut Landesstatthalter Rüdissler gibt es eine zunehmend große Zahl an Menschen, die bewusst mit dem Klimathema umgeht, da die Österreicher sich momentan auf einem hohen Wohlstandsniveau befinden würden. Würde es eine Krise geben, so würde der Klimaschutz wieder an Bedeutung verlieren. Von der Klimadebatte profitieren könne die Industrie, da sie Produkte produzieren könnte, welche bei der Bewältigung der Klimaschutz-Herausforderungen wichtig wären. Daher solle es eine große Aufgabe sein, die Wirtschaft dort hinzuentwickeln, sodass diese Chancen genutzt werden könnten.

Landesstatthalter Rüdissler wundert es nicht, dass Österreich die Kyoto-Ziele für 2008 bis 2012 nicht erreicht habe, da diese in einer Dimension festgelegt worden seien, die nicht erreichbar gewesen wäre. Es seien Parameter zur Zielerreichung herangezogen worden, welche im Jahr 1990 Gültigkeit hatten. Durch die massive Steigerung der Bevölkerung, des Wirtschaftswachstums und der Anzahl der Haushalte sei eine Zielerreichung niemals möglich gewesen. Österreich liege nur beim Anteil an erneuerbaren Energien im europäischen Spitzenniveau. Weiters meint der Landesstatthalter, dass der Tanktourismus Österreich angelastet werde, da Urlaubs- und Tagesgäste in Österreich tanken würden, um sich Geld zu sparen. Eine sinnvolle Lösung wäre es, die Preise hier anzuheben. Von der EU könne man sich ein Gerüst an Maßnahmen erwarten, welches in allen Ländern umgesetzt werde, sodass unterschiedliche Voraussetzungen, Standards und Preise beseitigt werden würden. Landesstatthalter Rüdissler habe noch kein CO₂-Steuer-Konzept gesehen, welches funktionieren würde. Auch in der Klimadiskussion müsse darauf geachtet werden, die Gesellschaft nicht zu spalten.

Die Autobahnvignette hält Landesstatthalter Rüdissler für kontraproduktiv, da diese umso günstiger und attraktiver werden würde, je mehr Kilometer ein Autofahrer die Autobahn benutze. Weiters würde der Verkehr vom hochrangigen Straßennetz auf das niederrangige Straßennetz verlagert werden, wenn man nicht im Besitz der Vignette sei. Das Bundesland Vorarlberg hat sich schon dafür eingesetzt, von einer solchen Vignette abzukommen und stattdessen eine Treibstoffsteuer einzuführen mit dem Effekt, dass der Tanktourismus reduziert

werden würde, dass die gefahrenen Kilometer bezahlt werden würden und dass ungewünschte Verlagerungseffekte auf das niederrangige Straßennetz vermieden werden würden. Nachteilig sei jedoch zu erwähnen, dass Bewohner peripherer Gebiete benachteiligt wären.

Das Bundesland Vorarlberg hat ein sehr ausgefeiltes Messstellennetz, welches vom Umweltinstitut betreut wird. Regelmäßig würden Messdaten erfasst und analysiert werden. Es gäbe potentielle Sanierungsgebiete, in welchen bei Überschreiten der Grenzwerte bestimmte Maßnahmen zu ergreifen seien. Die Situation habe sich in Vorarlberg verbessert, sodass keine Feinstaubüberschreitungen mehr vorhanden seien.

Landesstatthalter Rüdissler meint, dass E-Mobilität nicht die Lösung für die Zukunft sei. Laut einer Studie des deutschen Ökonoms Hans Werner Sinn in Zusammenarbeit mit deutschen Wissenschaftlern sei bestätigt worden, dass der Gesamtlebenszyklus eines Dieselautos besser sei als der eines E-Auto. Außerdem würde das Elektroauto das raumplanerische Problem zur Bewältigung des Verkehrs nicht lösen. Zukunftsträchtig sei eine intelligente intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel, wobei die Priorität bei Fuß und Fahrrad liegen solle.

Das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich könne etwas bewirken. Es stelle sich aber nicht mehr die Frage, ob Maßnahmen notwendig wären, da es allgemein bekannt sei, dass diese notwendig sind. Außerdem müsse man optimistisch bleiben. Landesstatthalter Rüdissler ist davon überzeugt, dass das Klimaproblem lösbar sei und dass die Erde und das Klima viel flexibler sind, als wir uns vorstellen. Dennoch sei es wichtig, dass auch andere Staaten davon überzeugt werden, sich mit wichtigen Klimathemen auseinanderzusetzen.

3.4 Analyse mit QDA Miner Lite⁶

Die Analyse der geführten Experten-Leitfadeninterviews wird mithilfe des Textanalyseprogramms QDA Miner Lite durchgeführt. Auf diese Art können qualitative Daten objektiv verglichen und analysiert werden. Die transkribierten Experteninterviews, welche im Analyseprogramm „Cases“ genannt werden, werden zunächst kodiert. Die Codes, welche der Abbildung 3-5 zu entnehmen sind, sind auf Basis der geführten Interviews erstellt worden und ermöglichen ein objektives Vergleichen und die Feststellung von Überschneidungen wesentlicher Inhalte und Kernaussagen. Daher werden die Kodierungen so gewählt, dass die Kernthemen (siehe Kap. 3.5) untersucht werden können. Jeder Textpassage wird ein Code zugewiesen, welcher auf die Aussage und den Inhalt schließen lässt.

-
- Verkehr**
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - ÖV
 - Car Sharing und E-Autos
 - Privat PKW
 - Güterverkehr
 - Park and Ride
 - Flugverkehr und Kreuzfahrtschiffe
 - Straßen- u. Verkehrsplanung**
 - Vignette, Maut und Steuer
 - Straßengestaltung
 - Widersprüche
 - Vorbildwirkung
 - Zersiedelung
 - Bevölkerung
 - Pendel(problem)
 - Messung
 - E-Ladestationen
 - Zertifikatehandel
 - Zukunft**
 - E-Autos, Wasserstoffautos
 - Zielerreichung
 - Technologische Entwicklung
 - Gesetze
 - Klimanotstand**
 - Österreichs Ausrufung
 - Grund zur Ausrufung
 - Ziele der Gebietskörperschaft
 - Unterschied zu anderen
 - Popularität
 - Diskussion Begriff Notstand
 - Probleme und Irrwege
 - Änderungen**
 - Bereits getroffene Maßnahmen
 - Planung von Maßnahmen
 - Budget
 - Beschleunigung
 - "Andere müssen was tun"

Abbildung 3-5: Codes für die Textanalyse mit QDA Miner Lite

Die transkribierten Leitfadeninterviews werden in das Textanalyseprogramm exportiert und einzelne Sätze oder Paragraphen einem Code zugeordnet, um Korrelationen oder überlappende Bereiche für die zu vergleichenden Interviews zu finden. Kodiert wird jeder Satz eines Interviews, wobei auch mehrere Codes einem Satz zugewiesen werden können. Weiters basieren die Codes auf dem Inhalt der Interviews. Somit wird jeder Code mindestens ein Mal benutzt. Dieser beschreibt die Aussage bzw. den Inhalt des kodierten Satzes oder des kodierten Paragraphen (z.B. weist der Code „Fußverkehr“ darauf hin, dass in diesem Absatz Maßnahmen oder Ziele, welche dem Fußgängerverkehr gewidmet sind, näher erläutert werden). Abbildung 3-6 zeigt einen kodierten Ausschnitt eines Interviews.

⁶ QDA Miner Lite, Version 2.0.7, developed by Provalis Research (initial release in 2004)

Die Gemeinde wird einen Bildungscampus bekommen, in welchem das Thema Mobilität grundsätzlich infrage gestellt werden würde. Ziel sei es, nicht über Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe zu reden, sondern grundsätzlich das Mobilitätsverhalten zu überdenken. Die Gemeinde wolle ein Angebot bieten, welches es den Einwohnern leicht machen würde, auf das private Auto, unabhängig davon, wie es betrieben wird, zu verzichten. Es müsse eine steigende Attraktivität für den ÖV, den Rad- und den Fußverkehr geben. Dafür solle viel vom Budget investiert werden.

Mittlerweile gäbe es gemeinsam mit den Nachbargemeinden ein Radwegekonzept mit sehr konkreten Plänen für Hart bei Graz. Es seien bereits massive Investitionen in die Verkehrsberuhigung, d.h. in Begegnungszonen, investiert worden. In diesen sollen Fußgänger und Radfahrer dem Autoverkehr gleichberechtigt oder sogar bevorzugt werden.

Die Photovoltaikproduktion der Gemeinde solle verdreifacht werden. Außerdem gäbe es ein Energiemonitoring für die gesamte Gemeinde-Infrastruktur. Bürgermeister Frey erklärt, dass in der Gemeinde Messungen stattfinden würden, denn ohne diese ergäben die Maßnahmen keinen Sinn. Man müsse messen können, ob etwas verändert werden würde. Ziele, die nicht gemessen werden könnten, seien keine Ziele. In der Gemeinde würden z.B. auch die gelben Säcke gezählt werden, um einen Überblick über den Plastikmüll zu bekommen. Weiters gäbe es Verkehrszählungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Es würden seit 3 Jahren die Verkehrsströme kontinuierlich gemessen werden. Nun will die Gemeinde auch damit beginnen, die Wege mittels Bluetooth-Verfolgungssystem zu messen. Die Gemeinde werde



Abbildung 3-6: Kodierter Ausschnitt: links Kerninhalte des Rohtextes, rechts Codes

Nachdem alle Textpassagen der Experteninterviews mit Codes hinterlegt worden sind, können durch die im Programm integrierte Analyse unterschiedlichste Kombinationen, Wahrscheinlichkeiten und Häufigkeiten festgestellt werden.

Mit der Funktion „**Text Retrieval**“ können spezielle Wörter oder Phrasen im gesamten Dokument oder in einzelnen „Cases“ (in den sieben Leitfadenterviews) gesucht werden. Herausgefiltert werden alle Sätze oder Paragraphen, in welchen das Schlagwort vorkommt. So kann untersucht werden, welcher Bürgermeister sich mit einzelnen Themengebieten auseinandersetzt. Abbildung 3-7 zeigt die Suche des Schlagworts „Bahn“ im gesamten Dokument. Als Ausgabe erhält man alle Sätze, in welchen das Wort „Bahn“ vorgefunden wird. Dies wird in Abbildung 3-8 veranschaulicht.

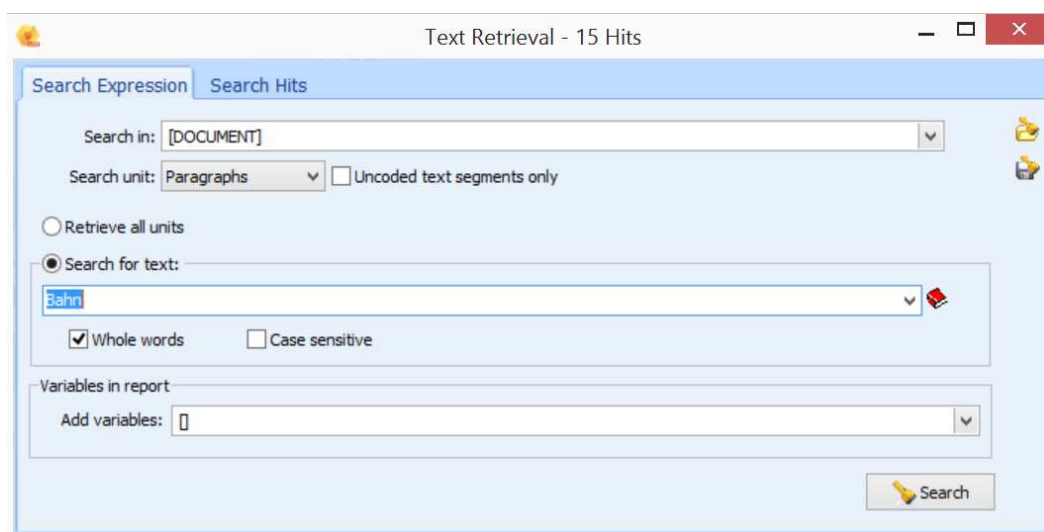


Abbildung 3-7: Funktion „Text Retrieval“, Suche des Schlagworts „Bahn“ im gesamten Dokument

Case #	Case	Variable	Paragraph	Nb hits	Text
1	Interview_Kufstein	DOCUMENT	10	1	Auf Verkehrs- und Infrastrukturebene konnten noch weitere Maßnahmen
3	Interview_Steyregg	DOCUMENT	6	1	Ein permanentes Ziel der Gemeinde Steyregg ist die Attraktivierung des
3	Interview_Steyregg	DOCUMENT	7	1	Weiters gäbe es um und in Linz eine Stauproblematik auf allen Brückeneinfahrten,
3	Interview_Steyregg	DOCUMENT	8	1	Ein weiteres Projekt werde derzeit von der Postbus AG ausgehandelt. Hierbei
4	Interview_Traiskirchen	DOCUMENT	15	1	Betrachtet man den Zugang zum ÖV, so gäbe es in Traiskirchen eine
4	Interview_Traiskirchen	DOCUMENT	16	1	Momentan gäbe es Diskussionen mit dem Regionalbahnnetz, um eine kürzere
4	Interview_Traiskirchen	DOCUMENT	17	1	Die momentan vorhandenen Bussysteme werden, mit Ausnahme der überfüllten
5	Interview_Vorarlberg	DOCUMENT	10	1	Eine wesentliche Rolle im Bereich der Mobilität spiele auch der Güterverkehr.
6	Interview_HartbeiGraz	DOCUMENT	9	1	Die Gemeinde Hart bei Graz habe das „Glück und Problem“, dass es eine BAHN
7	Interview_Hartberg	DOCUMENT	14	1	Die BAHN , welche etwa 1 km vom Hartberger Zentrum entfernt liege, werde vor
7	Interview_Hartberg	DOCUMENT	15	1	Bürgermeister Martschitsch ist davon überzeugt, dass der Verkehr aufgrund der

Abbildung 3-8: Funktion „Text Retrieval“: Ausgabe bei Suche nach Schlagwort „Bahn“

Die Funktion „**Coding Retrieval**“ ermöglicht die Suche von Codes im gesamten Dokument oder in einzelnen Cases. Zusätzlich wird die Möglichkeit gegeben, überlappende oder sich einschließende Codes zu suchen sowie bestimmte Codes, welche aufeinanderfolgen. Abbildung 3-9 zeigt die Suche nach dem Code „Fußverkehr“ im gesamten Dokument, wenn sich dieser mit dem Code „Bereits getroffene Maßnahmen“ überschneidet. Als Ausgabe erhält man alle Sätze oder Paragraphen, welche sowohl den Code „Fußverkehr“ als auch den Code „Bereits getroffene Maßnahmen“ enthalten. Die Ausgabe ist in Abbildung 3-10 dargestellt.

Code retrieval - 12 Hits

Search Expression | Search Hits

Criterion:

Search in: [DOCUMENT]

Codes: [Fußverkehr]

Conditions:

If: is overlapping [Bereits getroffene Maßnahmen]

and is equal to

Add variables:

Search

Abbildung 3-9: Funktion „Coding Retrieval“, Suche nach dem Code „Fußverkehr“, wenn es sich mit dem Code „Bereits getroffene Maßnahmen“ überlappt

Category	Code	Overlapping	Case	Text
Verkehr	Fußverkehr	Bereits getroffene Maßnahmen	Interview_Kufstein	Der Marktplatz von Kufstein liegt in einer Fußgängerzone, die zunächst immer nur probeweise für ein Jahr angeordnet und später für ein Jahr immer wieder verlängert worden ist. Die Bevölkerung hat erst nach dieser Probezeit die Fußgängerzone schätzen und anerkennen können, sodass diese jetzt dauerhaft als Fußgängerzone genutzt wird.
Verkehr	Fußverkehr	Bereits getroffene Maßnahmen	Interview_Perchtoldsdorf	Auch das damalige Konzept bezeichnet Bürgermeister Schuster als zukunftsweisend, weil die Forcierung der sanften Mobilität und des ÖV schon damals von großer Bedeutung war.
Verkehr	Fußverkehr	Bereits getroffene Maßnahmen	Interview_Perchtoldsdorf	Als die Gemeinde die komplette öffentliche Beleuchtung auf LED umgestellt hat, sind auch alle Fußgängerübergänge „fit“ gemacht worden.
Verkehr	Fußverkehr	Bereits getroffene Maßnahmen	Interview_Hartberg	Weiters gäbe es einen komfortablen Geh- und Radweg entlang der

Abbildung 3-10: Funktion „Coding Retrieval“, Ausgabe für überlappende Codes „Fußverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Mit der Funktion „Coding Frequency“ wird die quantitative und die relative Anzahl aller ausgewählten Codes im gesamten Text angegeben. In Abbildung 3-11 wird angezeigt, wie oft ein Code insgesamt im Dokument vorkommt sowie die Anzahl der Cases, in welchen der gesuchte Code vorgefunden werden kann. Der Code „Fußverkehr“ kommt sieben Mal im Dokument vor, wird aber nur in 5 von 7 Cases (Interviews) erwähnt.

	Count	% Codes	Cases	% Cases
Verkehr				
Fußverkehr	7	2,0%	5	71,4%
Radverkehr	25	7,1%	7	100,0%
ÖV	28	7,9%	7	100,0%
Car Sharing und E-Autos	9	2,5%	7	100,0%
Privat PKW	13	3,7%	7	100,0%
Güterverkehr	1	0,3%	1	14,3%
Park and Ride	8	2,3%	6	85,7%
Flugverkehr und Kreuzfahrtschiffe	5	1,4%	4	57,1%
Straßen- u. Verkehrsplanung				
Vignette, Maut und Steuer	11	3,1%	6	85,7%
Straßengestaltung	6	1,7%	3	42,9%
Widersprüche	7	2,0%	5	71,4%
Vorbildwirkung	2	0,6%	2	28,6%
Zersiedelung	5	1,4%	4	57,1%
Bevölkerung	10	2,8%	7	100,0%
Pendel(problem)	2	0,6%	2	28,6%
Messung	6	1,7%	6	85,7%
E-Ladestationen	4	1,1%	3	42,9%
Zertifikatehandel	1	0,3%	1	14,3%

Abbildung 3-11: Funktion „Coding Frequency“

Mithilfe der oben genannten Funktionen kann die Analyse der Leitfadenterviews erfolgen. Je nach Untersuchung und Auswertung unterscheiden sich die verwendeten Funktionen. In Kapitel 3.5 wird darauf näher eingegangen.

3.5 Auswertung und Interpretation

3.5.1 Übersicht

Im Zuge dieser wissenschaftlichen Arbeit werden folgende acht Fragestellungen analysiert, ausgewertet und interpretiert:

1. Grund der Klimanotstands-Ausrufung: Warum haben die einzelnen Gebietskörperschaften den Klimanotstand ausgerufen?
2. Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben: Sind Unterschiede vorhanden? Wenn ja, welche?
3. Änderungen in der Alltagspolitik (Personalangelegenheiten, Budget)
4. Bisher ergriffene Maßnahmen im Verkehrsbereich
5. Geplante Maßnahmen im Verkehrsbereich
6. Öffentliche Meinung (Meinung der Bevölkerung zum Thema Klimawandel und Klimanotstand)
7. Europäische und internationale Ziele (Ziele für 2020 und 2030, Kyoto-Ziele): Warum konnten damalige Ziele nicht erreicht werden? Können die EU-Ziele für 2030 erreicht werden?
8. Zukunftsaussichten (Zersiedelung, Pendlerproblem, E-Autos, Wasserstoffautos): Wie wird der Alltag in der Zukunft in Österreich aussehen?

Jede Fragestellung wird mithilfe der verschiedenen Auswertungsfunktionen des Programms QDA Miner Lite analysiert. Anschließend werden alle relevanten Ergebnisse herausgefiltert und interpretiert.

3.5.2 Fragestellung 1: Grund der Klimanotstands-Ausrufung

3.5.2.1 Erstellung der Auswertung

In den sieben Leitfadeninterviews haben die Bürgermeister bzw. der Landesstatthalter angegeben, aus welchen Gründen der Klimanotstand in der jeweiligen Gebietskörperschaft ausgerufen worden ist. Um zu untersuchen, welche Gebietskörperschaften damit ein Symbol oder Zeichen setzen wollen, wird mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ nach dem Wort „Zeichen“ und „Signal“ gesucht. Die Treffer werden in Tabelle 3-9 und Tabelle 3-10 angegeben.

Tabelle 3-9: Text Retrieval: Suche nach „Zeichen“

Case	Text
Steyregg	Der Gemeinderat kritisiert dieses verkehrspolitische Konzept massiv und will durch das Ausrufen des Klimanotstandes ein ZEICHEN dafür setzen, dass der Bau einer Ost-Umfahrung Linz unverantwortlich und nicht vertretbar ist.
Hart bei Graz	Das Ausrufen sei wichtig, um ein ZEICHEN zu setzen.

Tabelle 3-10: Text Retrieval: Such nach „Signal“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Da in der Gemeinde schon viele Vorleistungen in diesem Bereich erbracht worden sind, wollte man hier im Gegensatz zu anderen Gemeinden und Organisationen relativ früh ein SIGNAL aussenden.
Perchtoldsdorf	Dass Österreich Ende September den Klimanotstand ausgerufen hat, sei ein politisches SIGNAL gewesen.

Die Sensibilisierung steht im Vordergrund einiger Bürgermeister. Auf der einen Seite kann diese als Hauptgrund bezeichnet werden, warum der Klimanotstand ausgerufen worden ist, auf der anderen Seite entstand eine Sensibilisierung als „Nebeneffekt“ durch das Ausrufen. Um zu überprüfen, welche Bürgermeister diese Eigenschaft hervorgehoben haben, werden mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ die Worte „Sensibilisierung“ (siehe Tabelle 3-11) und „Sensibilität“ (siehe Tabelle 3-12) gesucht.

Tabelle 3-11: Text Retrieval: Suche nach „Sensibilisierung“

Case	Text
Steyregg	Durch das Ausrufen erfolge eine SENSIBILISIERUNG der Bevölkerung.
Hartberg	Dennoch habe es in beiden Fällen bewirkt, dass die Menschen über das Klima nachdenken und dass die Wahrnehmung hinsichtlich durchgeführter Projekte in Hartberg aufgrund der SENSIBILISIERUNG steige.
Hartberg	In Gemeinden, in welchen der Klimanotstand nicht ausgerufen wurde, könne eine SENSIBILISIERUNG und die damit verbundenen Diskussionen nicht stattfinden.

Tabelle 3-12: Text Retrieval: Suche nach „Sensibilität“

Case	Text
Steyregg	Seit den massiven Emissionsbeeinträchtigungen durch die Hochöfen der Voest in den 1970er Jahren hat sich sowohl die Technologie als auch das Umweltbewusstsein geändert, sodass einerseits eine Reduktion der Emissionen in den Normbereich erfolgen konnte und andererseits eine besondere SENSIBILITÄT für Emissionen in den Nachbarregionen vorhanden ist.
Hart bei Graz	Wichtig sei, SENSIBILITÄT für das Thema und eine Diskussion zu schaffen.

Als nächstes wird untersucht, ob mit der Ausrufung des Klimanotstandes ein schnelleres Abwickeln von klimarelevanten Maßnahmen und Projekten erzielt werden soll. Die einzige Gemeinde, in der dies der Fall ist, ist die Gemeinde Kufstein. Tabelle 3-13 zeigt jene Treffer, welche mit der Funktion „Coding Retrieval“ ausgegeben werden. Diese umfasst das Ergebnis, wenn der Code „Beschleunigung“ mit dem Code „Grund zur Ausrufung“ überlappt wird.

Tabelle 3-13: Coding Retrieval: Overlapping „Beschleunigung“ und „Grund zur Ausrufung“

Case	Text
Kufstein	Dieser wollte, dass sich der gesamte Gemeinderat zu einem Klimanotstand bekennt, um die Durchführung zukünftiger Maßnahmen zu beschleunigen, sodass es im Klima- und Umweltbereich zu keinem „Aufschieben“ von Maßnahmen kommt.

Um festzustellen, ob eine tiefe Überzeugung für die Ausrufung des Klimanotstandes ausschlaggebend war, werden mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ die Schlagwörter „Überzeugung“ (siehe Tabelle 3-14) und „Bekannt(nis)“ (siehe Tabelle 3-15) gesucht.

Tabelle 3-14: Text Retrieval: Suche nach „Überzeugung“

Case	Text
Traiskirchen	Ausschlaggebend hierfür war einerseits ein starker Dialog mit Beteiligten der Fridays For Future-Bewegung und andererseits eine tiefe ÜBERZEUGUNG des SPÖ-Bürgermeisters Babler, gegen die direkte Ausbeutung von Menschen und Natur und gegen eine Verschlechterung der Lebensbedingungen vorgehen zu müssen.
Traiskirchen	Aus politischer ÜBERZEUGUNG und aus Selbstverpflichtungsgründen sei es für Bürgermeister Babler daher ein klares Ziel, Klimaneutralität bis zum Jahre 2030 zu fördern.

Tabelle 3-15: Text Retrieval: Suche nach „Bekannt“

Case	Text
Kufstein	Dieser wollte, dass sich der gesamte Gemeinderat zu einem Klimanotstand BEKENNT , um die Durchführung zukünftiger Maßnahmen zu beschleunigen, sodass es im Klima- und Umweltbereich zu keinem „Aufschieben“ von Maßnahmen kommt.

Weiters findet sich eine Kritik am Wort „Klimanotstand“, weshalb die Gemeinde Perchtoldsdorf ein „Klimaschutzmanifest“ beschlossen und das Bundesland Vorarlberg „Climate Emergency“ anstelle eines „Klimanotstandes“ ausgerufen hat. Um festzustellen, in

welchen Gebietskörperschaften das Wort „Notstand“ kritisiert oder thematisiert wird, wird mithilfe des Textanalyseprogramms die Funktion „Coding Retrieval“ mit dem Such-Code „Diskussion Begriff Klimanotstand“ ausgeführt. Tabelle 3-16 zeigt die Ausgabe dieser Suche. In den Gemeinden Kufstein, Perchtoldsdorf und Hartberg sowie im Bundesland Vorarlberg gibt es diesbezüglich Aussagen, welche in Kapitel 3.5.2.2 näher erläutert werden.

Tabelle 3-16: Coding Retrieval: Suche nach „Diskussion Begriff Klimanotstand“

Case	Text
Kufstein	Im Leitfadeninterview am 11. September 2019 weist Bürgermeister Krumschnabel darauf hin, dass das Wort „Klimanotstand“ zunächst „recht heftig“ klingt, doch dass die Definition dieses Begriffs selbstverständliche Grundmerkmale aussagt, die zurzeit alle zutreffen: 1) Es gibt einen Klimanotstand/Klimawandel. 2) Wir tragen dafür die Verantwortung. 3) Das, was wir bis jetzt getan haben, ist nicht ausreichend. Gestehe man sich diese drei Aspekte nicht ein, so seien Folgemaßnahmen (und damit einhergehende Emissionsreduktionen und die Erreichung der Klimaziele) undenkbar. Bürgermeister Krumschnabel findet es sogar beruhigend, dass der Klimawandel vom Menschen ausgelöst wird, da so zumindest die Chance besteht, dass der Mensch Lenkungsmaßnahmen ergreifen und somit dem Klimawandel entgegensteuern kann.
Kufstein	Grundsätzlich entscheide das Ausrufen des Klimanotstandes jedoch nicht, ob eine Gebietskörperschaft genügend Maßnahmen im Klimaschutz ergreife und die Klimapolitik ernst nehme, sondern in wie weit sich jede Gemeinde und jedes Bundesland dafür einsetzt, Ziele zu stecken und Maßnahmen im Klimaschutz schnellstmöglich umzusetzen. Dies kann natürlich auch ohne Ausrufung des Klimanotstandes erfolgen. Laut Bürgermeister Krumschnabel sei der Begriff „Klimanotstand“ für viele Gemeinden ein Hindernis oder Problem, diesen auch auszurufen. Der Begriff „Klimaoffensive“ wäre hierfür besser geeignet.
Perchtoldsdorf	Im Leitfadeninterview am 16. Oktober 2019 erklärt Bürgermeister Schuster, dass der Begriff „Klimanotstand“ wahrscheinlich nicht zur gleichen Mehrheit im Beschluss geführt hätte wie das Klimaschutzmanifest, da sich die Gemeinde nicht als „Notstandsgebiet“ bezeichnen würde, sondern als aktive Region, welche gegen den Klimawandel vorgehen will und schon viele Vorleistungen in der Hinsicht erbracht hat.
Vorarlberg	Am 4. Juli 2019 ruft Vorarlberg als erstes Bundesland „Climate Emergency“ aus, da es notwendig erschien, sich mit den Aspekten des Klimaschutzes zu beschäftigen. Der Landtag hat sich statt dem Begriff Klimanotstand auf Climate Emergency geeinigt, da der Begriff „Notstand“ einer Dramatisierung gleiche, die es in diesem Kontext nicht brauche. Die Aufgeregtheit, mit der sich viele diesem Thema nähern, sei alles andere als förderlich. Es sei wichtig, sich mit den notwendigen Fragen zur Vermeidung von Emissionen und zur Reduktion von CO ₂ zu beschäftigen. Unter dem Begriff „Emergency“ sei auch „dringender Handlungsbedarf“ gemeint. Dieser Interpretation sei viel abzugewinnen
Hartberg	Bürgermeister Martschitsch erzählt im Leitfadeninterview am 7. November 2019, dass er diese Entscheidung mit „ein bisschen Bauchweh“ akzeptiert habe, da man nicht von einem „Notstand“ sprechen könne. Wenn dies ernst genommen werden würde, dann müsse ein Notstand bedeuten, dass kein Wasser mehr verbraucht werden dürfte, die Pools nicht mehr benutzt werden würden und das Licht ab 10 Uhr abends nur in reduzierter Form verwendet werden sollte. Im Vordergrund der Gemeinde stehe jedoch der Schutz des Klimas, welcher unter anderem mit einer klimafreundlichen Verkehrsplanung gewährleistet werden könne.

Mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ im Textanalyseprogramm QDA Miner Lite können jene Textpassagen aus dem gesamten Dokument herausgefiltert werden, welche die Gründe zur Ausrufung des Klimanotstandes betreffen. Daraufhin können die einzelnen Aussagen und Begründungen nochmals verglichen und manuell analysiert werden.

Zuletzt wird noch überprüft, in welchen Gebietskörperschaften erwähnt worden ist, dass die Ausrufung des Klimanotstandes einstimmig erfolgt ist. Dies kann mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ unter dem Suchwort „einstimmig“ ausgewertet werden (siehe Tabelle 3-17).

Tabelle 3-17: Text Retrieval: Suche nach „einstimmig“

Case	Text
Kufstein	Die Gemeinde Kufstein hat am 10. Juli 2019 auf Antrag des Offenen Grünen Forums EINSTIMMIG das Ausrufen des Klimanotstandes unter Bürgermeister Krumschnabel beschlossen.
Steyregg	Die oberösterreichische Gemeinde Steyregg hat am 2. Juli 2019 unter Bürgermeister Würzburger EINSTIMMIG den Klimanotstand ausgerufen
Traiskirchen	Der Beschluss zur Ausrufung des Klimanotstandes viel EINSTIMMIG aus.

3.5.2.2 Interpretation

3.5.2.2.1 Hauptgrund: Zeichen setzen

Für die Bürgermeister der Gebietskörperschaften Perchtoldsdorf, Hart bei Graz und Steyregg war es wichtig, mit dem Ausrufen des Klimanotstandes ein Zeichen zu setzen. Der Bürgermeister Steyreggs will damit signalisieren, dass der Bau der Ost-Umfahrung Linz unverantwortlich und nicht vertretbar ist. Somit handelt die Gemeinde hier zu einem Teil im eigenen Interesse, da sie lokale Baumaßnahmen stoppen will, und zum anderen Teil aus umwelttechnischen Gründen die Gemeinde und das Umland betreffend, da der Verkehr nur verlagert werden könne und der Bau eines Tunnels durch den Hausberg Steyreggs für die umgebende Natur und das Grundwasser schädigend wirken kann.

In der Gemeinde Perchtoldsdorf wurden in der Vergangenheit schon einige klima- und verkehrsrelevante Maßnahmen ergriffen, sodass diese Gemeinde als „Vorreitergemeinde“ bezeichnet werden kann. In dem Bewusstsein, dass viele Vorleistungen in dem Bereich schon erbracht worden waren, wollte die Gemeinde relativ früh ein Signal aussenden, damit andere Gemeinden auf die durchgeführten und geplanten Maßnahmen in Perchtoldsdorf aufmerksam gemacht werden und diese auch in ihren Heimatgemeinden umsetzen.

Bürgermeister Frey in der Gemeinde Hart bei Graz meint, dass die Bevölkerung auf klimarelevante Themen nur aufmerksam gemacht werden könne, wenn ein starkes politisches Zeichen in diese Richtung gesetzt werde.

3.5.2.2.2 Hauptgrund: Sensibilisierung

Das Ausrufen des Klimanotstandes bewirkt eine starke Sensibilisierung der Bevölkerung. Dies war für die Bürgermeister der Gemeinden Hart bei Graz, Steyregg und Hartberg einer der Hauptgründe, den Klimanotstand auszurufen.

Für den Bürgermeister der Gemeinde Hart bei Graz war die Sensibilisierung der Bevölkerung der Hauptgrund, den Klimanotstand auszurufen. Nur durch die breite Masse könne etwas bewegt werden. Bürgermeister Frey meinte, dass dadurch auch andere Gemeinden dazu animiert werden, die Wichtigkeit des Themas zu erkennen. Durch die (sozialen) Medien wäre die Nachricht über das Ausrufen des Klimanotstandes schnell verbreitet worden. Als Resultat würden sich nicht nur die BewohnerInnen von Hart bei Graz, sondern alle ÖsterreicherInnen Gedanken über den Klimanotstand und den Klimaschutz machen.

In Steyregg sollen die Einwohner auf die schädlichen Auswirkungen, welche durch den Bau der Ost-Umfahrung Linz ausgelöst werden würden, aufmerksam gemacht werden. Ziel ist es, eine möglichst große Anzahl an Menschen zu gewinnen, welche sich gegen den Bau der Ost-Umfahrung Linz einsetzen. Mit dem Ausrufen des Klimanotstandes wird hier versucht, Aufmerksamkeit auf dieses Thema zu lenken.

In der Gemeinde Hartberg ist der Beschluss zur Ausrufung des Klimanotstandes ein demokratischer gewesen. Es habe einige Befürworter, aber auch Gegner gegeben, da der Begriff „Notstand“ für einige Personen im Gemeinderat nicht treffend gewesen sei. Dennoch habe das Ausrufen bewirkt, dass eine Sensibilisierung der Bevölkerung stattfindet, unabhängig davon, ob man für oder gegen das Ausrufen des Klimanotstandes gewesen sei.

3.5.2.2.3 Hauptgrund: Beschleunigung beim Abwickeln von Maßnahmen

Dem Bürgermeister der Gemeinde Kufstein war es wichtig, dass sich durch das Ausrufen des Klimanotstandes der gesamte Gemeinderat dazu bekennt, klimarelevanten Themen oberste Priorität zu geben. Das Ziel war, ein Aufschieben von klima- und umweltrelevanten Maßnahmen zu verhindern und somit eine Vorreihung dieser Beschlüsse und Themen zu erzielen.

3.5.2.2.4 Hauptgrund: Überzeugung und Bekenntnis

Durch die tiefe Überzeugung, gegen direkte Ausbeutung von Menschen und Natur und gegen eine Verschlechterung der Lebensbedingungen vorgehen zu müssen, veranlasste Bürgermeister Babler aus Traiskirchen, dass sich die Gemeinde zur Ausrufung des Klimanotstandes bekennt.

Auch Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein war es wichtig, dass sich der gesamte Gemeinderat zu einem Klimanotstand bekennt, um der Durchführung klimarelevanter Maßnahmen oberste Priorität geben zu können (siehe auch Kap. 3.5.2.2.3).

3.5.2.2.5 Diskussion des Begriffes „Klimanotstand“

Der Begriff „Notstand“ löst in vielen Gebietskörperschaften Diskussionen und Skepsis aus. Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein wies darauf hin, dass der Begriff „Klimanotstand“ zunächst „recht heftig“ klingt, doch dass die Definition selbstverständliche Grundmerkmale beschreibe. Mit dem Ausrufen des Klimanotstandes bekennt sich eine Gebietskörperschaft oder ein Staat einerseits dazu, dass es einen Klimawandel gibt, für welchen die Menschheit verantwortlich ist, und andererseits, dass noch nicht ausreichend viel getan worden ist, sodass dieser gestoppt werden kann. Laut Bürgermeister Krumschnabel sei der Begriff „Klimanotstand“ für viele Gemeinden ein Hindernis oder Problem, diesen auch auszurufen. Die Verwendung anderer Begriffe wie etwa „Klimaoffensive“ wären hier geeigneter.

In der Gemeinde Perchtoldsdorf wurde der Beschluss „Klimaschutzmanifest“ bezeichnet, welcher inhaltlich dem Klimanotstand gleiche. Da sich der Gemeinderat nicht als „Notstandsgebiet“ bezeichnen wollte, sondern als aktive Region, die gegen den Klimawandel vorgehen will, hätte der Beschluss eines Klimanotstandes höchstwahrscheinlich nicht die gleiche Mehrheit bekommen.

Im Bundesland Vorarlberg wurde ein „Climate Emergency“ ausgerufen, da der Begriff „Klimanotstand“ einer Dramatisierung gleiche, die es in diesem Kontext nicht brauche. Die Aufregtheit, mit der sich viele diesem Thema nähern, sei alles andere als förderlich. Der Übersetzung „dringender Handlungsbedarf“ (abgeleitet von Climate Emergency) sei viel mehr abzugewinnen.

Bürgermeister Martschitsch der Gemeinde Hartberg habe die demokratische Abstimmung über das Ausrufen des Klimanotstandes mit „ein bisschen Bauchweh“ akzeptiert, da nicht von einem Notstand gesprochen werden könne. Dieser hätte nämlich andere Maßnahmen wie etwa das Sparen von Wasser in privaten Haushalten zur Folge.

3.5.2.3 Übersicht und Zusammenfassung

Das Ausrufen des Klimanotstandes ist nicht an Zielerfüllungen und Verpflichtungen gebunden. Daher ist auch der Hauptgrund, mit dem Ausrufen ein Zeichen in andere Gemeinden und Bundesländer auszusenden, um die Wichtigkeit bzw. Aktualität des Klimawandels und der Klimapolitik zu unterstreichen. Die Gemeinde Perchtoldsdorf will mit dem Ausrufen des Klimanotstandes andere Gebietskörperschaften aufmerksam machen und als Vorreitergemeinde eine Vorbildfunktion einnehmen. Die bisher umgesetzten Maßnahmen gehen in eine klimafreundliche Richtung, daher wird dieser Weg auf diese Art fortgesetzt werden. In Steyregg soll das Signal ausgesendet werden, dass der Bau einer Ost-Umfahrung Linz unter anderem hinsichtlich der Klimarelevanz gestoppt werden müsse. Mit der gestarteten Kampagne wird es jedoch schwer, andere Gebietskörperschaften davon zu überzeugen, dass

Gleiche zu tun, da der Hauptgrund bei der lokalen Verkehrs- und Baubelastung liegt. Für die Gemeinde Hart bei Graz war es ebenfalls wichtig, ein Zeichen auszusenden, da eine kleine Anzahl an Gemeinden und Menschen nicht so viel bewirken kann wie eine große Zahl an „Anhängern“. Daher ist die Sensibilisierung der Bevölkerung ein wesentlicher Bestandteil, um Änderungen in der Klimapolitik und im Klimabewusstsein zu bewirken. In Steyregg könnten wiederum „nur“ die Menschen in der Umgebung in Hinblick auf den Bau der Ost-Umfahrung Linz sensibilisiert werden. Der Bürgermeister aus Hartberg erwähnte, dass die Sensibilisierung der Bevölkerung die Folge des Ausrufens gewesen sei.

Die Bürgermeister der Gemeinden Traiskirchen und Kufstein haben den Klimanotstand ausgerufen, da sie wesentliche Änderungen in der Gemeindepolitik vornehmen wollten. Die bisher ergriffenen Maßnahmen in Traiskirchen seien unzureichend gewesen, eine drastische Änderung sei laut Bürgermeister Babler notwendig. In Kufstein hat Bürgermeister Krumschnabel darauf Wert gelegt, dass sich der gesamte Gemeinderat zu einer klimafreundlichen Politik bekennt, um klimarelevanten Maßnahmen Vorrang zu geben.

Tabelle 3-18 zeigt die Hauptgründe jeder Gebietskörperschaft, die zum Ausrufen des Klimanotstandes geführt haben. Zusätzlich wird aufgezeigt, welche Gebietskörperschaften Probleme mit dem Wort „Notstand“ hatten. Die Gemeinde Perchtoldsdorf hat ein Klimaschutzmanifest beschlossen, das Bundesland Vorarlberg hat „Climate Emergency“ ausgerufen. Inhaltlich können diese dem Ausrufen des Klimanotstandes gleichgesetzt werden. Auch Bürgermeister Martschitsch wäre ursprünglich gegen das Ausrufen des Klimanotstandes gewesen, da von einem „Notstand“ nicht gesprochen werden könne.

Tabelle 3-18: Übersicht über die Gründe zur Ausrufung des Klimanotstandes [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]

Gebietskörperschaft	Zeichen setzen	Sensibilisierung	Tiefe Überzeugung	Begriffsproblematik
Perchtoldsdorf	x			x
Traiskirchen			x	
Hart bei Graz	(x)	x		
Steyregg	(x)	x		
Hartberg		x		x
Kufstein			x	
Vorarlberg				x

Klar ersichtlich ist, dass eine tiefe Überzeugung und damit verbundene größere Veränderungen nur in zwei der sieben Gebietskörperschaften Grund zur Ausrufung waren. Drei der sieben Gebietskörperschaften wollten eine verstärkte Sensibilisierung der Bevölkerung erreichen. Der Gemeinde Perchtoldsdorf war es wichtig, ein Signal auszusenden, mit dem Ziel, dass auch andere Gemeinden eine bewusste Klima- und Umweltpolitik betreiben würden.

3.5.3 Fragestellung 2: Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben

3.5.3.1 Erstellung der Auswertung

Um den Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, festzustellen, wird mit der Funktion „Coding Retrieval“ der Code „Unterschied zu anderen“ herausgefiltert. Die in Tabelle 3-19 aufgezeigten Aussagen in den Interviews werden in Kapitel 3.5.3.2 näher erläutert.

Tabelle 3-19: Coding Retrieval: Suche nach „Unterschied zu anderen“

Case	Text
Kufstein	Grundsätzlich entscheide das Ausrufen des Klimanotstandes jedoch nicht, ob eine Gebietskörperschaft genügend Maßnahmen im Klimaschutz ergreife und die Klimapolitik ernst nehme, sondern in wie weit sich jede Gemeinde und jedes Bundesland dafür einsetzt, Ziele zu stecken und Maßnahmen im Klimaschutz schnellstmöglich umzusetzen. Dies kann natürlich auch ohne Ausrufung des Klimanotstandes erfolgen. Laut Bürgermeister Krumschnabel sei der Begriff „Klimanotstand“ für viele Gemeinden ein Hindernis oder Problem, diesen auch auszurufen. Der Begriff „Klimaoffensive“ wäre hierfür besser geeignet.
Perchtoldsdorf	In Gemeinden, die den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, herrsche eventuell zu viel Diskussionsbedarf oder es sei noch kein Bewusstsein über die Bedeutung des Klimas vorhanden. Der Bürgermeister ist davon überzeugt, dass in der Gemeinde und in der Region um Perchtoldsdorf Klima- und Umweltthemen eine hohe Bedeutung genießen oder zumindest überall Thema sind.
Traiskirchen	Der Unterschied zu einer Gemeinde, die den Klimanotstand nicht ausgerufen hat, sei die tatsächliche Anerkennung einer Klimakrise. Bürgermeister Babler zeigt Respekt gegenüber Gemeinden und Städten, die in vielen Bereichen Wert auf Nachhaltigkeit und Ökologie legen. Dennoch sei das Bewusstsein notwendig, für eine umfassende Bekämpfung der Klimakrise zu sein, um den Planeten so zu hinterlassen, dass er auch bewohnbar bleibt.
Vorarlberg	Einen Unterschied zu anderen Bundesländern festzustellen, sei hier schwierig, da Vorarlberg die zu ergreifenden Maßnahmen und Schwerpunkte auf die eigene regionale Struktur bezieht.
Hart bei Graz	Der Bürgermeister hofft, dass es keinen Unterschied zu Gemeinden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, gäbe.
Hartberg	Der Unterschied zu Gemeinden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, liege in der Beschlussfassung an sich.
Hartberg	In Gemeinden, in welchen der Klimanotstand nicht ausgerufen wurde, könne eine Sensibilisierung und die damit verbundenen Diskussionen nicht stattfinden. In Hartberg sei der Klimaschutz zum Stammtischthema geworden.

3.5.3.2 Interpretation

Die Frage, ob es einen Unterschied zu Gebietskörperschaften gäbe, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, beantwortet jeder Bürgermeister anders.

Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein ist der Meinung, dass das Ausrufen des Klimanotstandes nicht darüber entscheide, ob genügend Maßnahmen im Klimaschutz ergriffen werden und ob die Klimapolitik ernst genommen werde. Auch in Gemeinden ohne Ausrufung des Klimanotstandes können Ziele im Klimaschutzbereich gesteckt und Maßnahmen ergriffen werden.

Bürgermeister Frey aus der Gemeinde Hart bei Graz hofft, dass es keinen Unterschied zu Gemeinden gäbe, welchen den Klimanotstand nicht ausgerufen haben.

Bürgermeister Martschitsch aus der Gemeinde Hartberg meint, dass der Unterschied nur in der Beschlussfassung liege. Zusätzlich könne jedoch eine Sensibilisierung der Bevölkerung erfolgen, welche ohne Ausrufen des Klimanotstandes zumindest nicht in dem gleichen Ausmaß stattfinden würde.

Bürgermeister Schuster aus der Gemeinde Perchtoldsdorf ist der Meinung, dass es in anderen Gemeinden zu viel Diskussionsbedarf gäbe oder dass noch kein Bewusstsein für die Bedeutung des Klimas vorhanden sei.

Bürgermeister Babler aus der Gemeinde Traiskirchen zeigt Respekt gegenüber Gemeinden und Städten, welche in vielen Bereichen Wert auf Nachhaltigkeit und Ökologie legen. Mit dem Ausrufen des Klimanotstandes gäbe es jedoch eine tatsächliche umfassende Anerkennung einer Klimakrise.

Für das Bundesland Vorarlberg können Unterschiede zu anderen Bundesländern schwer festgestellt werden, da Maßnahmen und Schwerpunkte auf Landesebene immer auf die eigene regionale Struktur bezogen werden.

3.5.3.3 Übersicht und Zusammenfassung

Tabelle 3-20 zeigt eine zusammenfassende Übersicht darüber, wie die Bürgermeister den Unterschied zu anderen Gemeinden einschätzen. Nur in Perchtoldsdorf und in Traiskirchen sind die Bürgermeister der Meinung, dass es einen wesentlichen Unterschied gäbe. Bürgermeister Babler aus Traiskirchen meint, dass in anderen Gemeinden keine umfassende Anerkennung der Klimakrise existiere. Bürgermeister Schuster aus Perchtoldsdorf kann sich vorstellen, dass es in anderen Gemeinden noch zu viel Diskussionsbedarf gäbe.

**Tabelle 3-20: Vorhandene Unterschiede zu Gebietskörperschaften ohne Ausrufung des Klimanotstandes
[x trifft zu]**

	kein/kaum Unterschied vorhanden	Neutral/keine Aussage	großer Unterschied vorhanden
Perchtoldsdorf			x
Traiskirchen			x
Hart bei Graz	x		
Steyregg		x	
Hartberg	x		
Kufstein	x		
Vorarlberg		x	

3.5.4 Fragestellung 3: Änderungen in der Alltagspolitik

3.5.4.1 Erstellung der Auswertung

Ob das Ausrufen des Klimanotstandes zu Veränderungen in der Alltagspolitik und bei Budgetabschlüssen führen kann, wird nun untersucht. Mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ wird das gesamte Dokument mit dem Schlagwort „Budget“ durchsucht (siehe Tabelle 3-21).

Tabelle 3-21: Text Retrieval: Suche nach „Budget“

Case	Text
Hart bei Graz	Vom BUDGET mit 300.000 bis 500.000 Euro sollten fürs kommende Jahr 50.000 Euro in klimarelevante Maßnahmen investiert werden.
Hart bei Graz	Bürgermeister Frey erzählt, dass 75.000 Euro vom BUDGET in GUSTmobil investiert, dieses jedoch zu wenig genutzt werde.
Hartberg	Seit mehreren Jahren sei die Gemeinde Hartberg an einem großen Radfahrkonzept beteiligt, welches im Frühjahr 2019 für die nächsten 6 Jahre mit einem BUDGET von 4 Mio. bis 5 Mio. Euro festgelegt worden sei.

Im nächsten Punkt wird mit der Funktion „Coding Retrieval“ nach dem Code „Personal“ gesucht. Die Ergebnisse können der Tabelle 3-22 entnommen werden.

Tabelle 3-22: Coding Retrieval: Suche nach „Personal“

Case	Text
Kufstein	In der Gemeinde Kufstein wurde nach dem Ausrufen des Klimanotstandes ein Mobilitätsbeauftragter angestellt, ein weiterer Mitarbeiter wurde in eine Schulung zum Klimaschutzbeauftragten geschickt.
Traiskirchen	Hierfür sind fachliche Expertise und Ressourcen notwendig. Dies bedeutet, dass es eine Schnittstelle zwischen Planung und Ausführung geben muss, bei der alle Entscheidungen (z.B. von Bauamt, Finanzverwaltung, Meldebehörde) von einer Gruppe aus Klimaverantwortlichen geprüft und beurteilt werden.
Hart bei Graz	Ab dem Frühjahr werde die Arbeitsgruppe „Klimaschutz“ eingerichtet werden, bei welcher sich auch Bürgerinteressierte beteiligen können.

Da die Veränderung sehr divers sein kann, wird mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ der Code „Alltagspolitik“ herausgefiltert (siehe Tabelle 3-23). Anschließend können die einzelnen Aussagen manuell verglichen und Schlüsse daraus gezogen werden.

Tabelle 3-23: Coding Retrieval: Suche nach „Alltagspolitik“

Case	Text
Kufstein	In der Gemeinde Kufstein wurde nach dem Ausrufen des Klimanotstandes ein Mobilitätsbeauftragter angestellt, ein weiterer Mitarbeiter wurde in eine Schulung zum Klimaschutzbeauftragten geschickt. Maßnahmen seien parallel in allen Bereichen, wie etwa im Verkehr und der Energie, zu setzen.

Perchtoldsdorf	Die Ausrufung des Klimaschutzmanifestes könne nicht als Revolution, sondern viel eher als Evolution bezeichnet werden, da die bisherigen Maßnahmen, Konzepte und Ideen weiterhin umgesetzt werden. Jeder Beschluss im Gemeinderat und im Gemeindevorstand werde auf Klimarelevanz abgetastet. Momentan würden „Tools“ gesucht werden, mit welchen eine objektive Aussage über Klimarelevanz getätigt werden kann. Ziel solle es sein, klimaproblematische Beschlüsse nicht zu fassen.
Perchtoldsdorf	Ein Unterschied ist nur bei Diskussionen und Beschlüssen vorhanden, da das Bewusstsein, vor allem auch in der Verwaltung, nun geschärft sei.
Steyregg	Nach der ersten Arbeitssitzung hat die Gemeinden Steyregg beschlossen, einen Teil des Budgets über einen längeren Zeitraum in Bewusstseinsarbeit zu investieren. Auf diversen sozialen Medien soll das Problem der Ost-Umfahrung genauer erläutert werden
Traiskirchen	Als Bürgermeister habe man einen gewissen Spielraum, inwieweit Verwaltungsaufgaben und Beschlüsse ablaufen sollen. In Traiskirchen werden nun sämtliche Projekte, Überlegungen und Maßnahmen auf Klimaneutralität beurteilt. Somit werden auch jene Bereiche auf Klimaauswirkungen geprüft, welche früher als klimaneutral eingeschätzt und somit nicht geprüft und beurteilt wurden. Hierfür sind fachliche Expertise und Ressourcen notwendig. Dies bedeutet, dass es eine Schnittstelle zwischen Planung und Ausführung geben muss, bei der alle Entscheidungen (z.B. von Bauamt, Finanzverwaltung, Meldebehörde) von einer Gruppe aus Klimaverantwortlichen geprüft und beurteilt werden.
Traiskirchen	Da die Prioritätensetzung nun verändert werde, würden wichtige Projekte, welche den Klimaschutz betreffen, vorgereicht werden. Dies führt zu einer Beschleunigung von klimabegünstigten Maßnahmen in Planung und Ausführung.
Traiskirchen	Vor zwei Jahren hat die Gemeinde Traiskirchen eine Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern begonnen.
Hart bei Graz	In Hart bei Graz würden nun alle Entscheidungen im Gemeinderat auf die Auswirkungen auf die Umwelt hinterfragt werden. Seit längerer Zeit werde strategisch überlegt, was die Gemeinde tun müsse, um verantwortungsvoll mit der Nachwelt umzugehen.
Hart bei Graz	Ab dem Frühjahr 2020 werde die Arbeitsgruppe „Klimaschutz“ eingerichtet werden, bei welcher sich auch interessierte Bürger beteiligen können.

3.5.4.2 Interpretation

3.5.4.2.1 Änderungen in der Budgetierung

Zunächst wird untersucht, welche Änderungen das Ausrufen des Klimanotstandes in der Budgetierung haben kann. Dabei gab nur der Bürgermeister der Gemeinde Hart bei Graz an, wie viel der Gemeinderat in den Klimaschutz investieren wolle. Dabei kann Bürgermeister Frey jedoch nicht beantworten, ob der Gemeinderat auch ohne das Ausrufen des Klimanotstandes das gleiche Budget in klimarelevante Maßnahmen gesteckt hätte. Der Verdacht liege aber nahe.

In der Gemeinde Hart bei Graz sollen im Jahr 2020 50.000 Euro (entsprechen 10% bis 16,7% des Gesamtbudgets) in klimarelevante Maßnahmen investiert werden. Momentan

(Jahr 2019) würden 75.000 Euro in GUSTmobil investiert werden, dessen Anrufsammeltaxis jedoch zu wenig genutzt werden.

Bürgermeister Martschitsch aus der Gemeinde Hartberg gibt an, dass für das Radfahrkonzept, an welchem die Gemeinde beteiligt ist, für die kommenden 6 Jahre ein Budget von 4 Mio. bis 5 Mio. Euro festgelegt worden sei. Dies wäre jedoch wahrscheinlich auch ohne das Ausrufen des Klimanotstandes erfolgt, da das Projekt schon vor dem Ausrufen geplant worden war.

In der Gemeinde Steyregg soll ein Teil des Budgets über einen längeren Zeitraum in Bewusstseinsarbeit investiert werden, sodass das Problem der Ost-Umfahrung Linz genauer erläutert wird.

3.5.4.2.2 Änderungen in Personalangelegenheiten

Nach dem Ausrufen des Klimanotstandes wurde in der Gemeinde Kufstein ein Mobilitätsbeauftragter angestellt, ein weiterer Mitarbeiter wurde in eine Schulung zum Klimaschutzbeauftragten geschickt.

Bürgermeister Babler aus der Gemeinde Traiskirchen will die Schnittstelle zwischen Planung und Ausführung besetzen. Dabei sollen alle Entscheidungen von einer Gruppe aus Klimamverantwortlichen auf Klimarelevanz geprüft und beurteilt werden.

In der Gemeinde Hart bei Graz soll im Frühjahr 2020 eine Arbeitsgruppe „Klimaschutz“ eingerichtet werden, bei welcher sich auch interessierte Bürger beteiligen können. Diese Arbeitsgruppe solle an klimarelevanten Maßnahmen und Konzepten arbeiten.

3.5.4.2.3 Sonstige Änderungen

In der Gemeinde Perchtoldsdorf kann das Ausrufen des Klimanotstandes nicht als „Revolution“, sondern eher als „Evolution“ bezeichnet werden, da die bisherigen Maßnahmen, Konzepte und Ideen weiterhin umgesetzt werden. Die getroffenen Beschlüsse sollen in Zukunft auf Klimarelevanz objektiv „abgetastet“ werden.

In Traiskirchen sollen sämtliche Projekte, Überlegungen und Maßnahmen auf Klimaneutralität beurteilt werden. Hierfür seien fachliche Expertise und Ressourcen notwendig. Aufgrund der Änderung in der Prioritätensetzung würden nun klimarelevante Projekte vorgezogen werden.

Auch in der Gemeinde Hart bei Graz würden nun alle Entscheidungen im Gemeinderat auf die Auswirkungen auf die Umwelt hinterfragt werden. Seit längerer Zeit werde überlegt, was die Gemeinde tun müsse, um verantwortungsvoll mit der Nachwelt umzugehen.

3.5.4.3 Übersicht und Zusammenfassung

Ob das Ausrufen des Klimanotstandes Änderungen in der Budgetierung bewirkt, kann im Zuge dieser Arbeit nicht beantwortet werden. Ein Fixbetrag steht in den Gemeinden für klima- und umweltrelevante Maßnahmen wie etwa den Ausbau der Radinfrastruktur bereit. Doch schon vor der Ausrufung des Klimanotstandes hat es einen bestimmten Fixbetrag für ebendiese Maßnahmen gegeben.

Änderungen gibt es bei Personalangelegenheiten. In Kufstein soll ein Mitarbeiter zu einer Schulung zum Klimaschutzbeauftragten geschickt werden. In Hart bei Graz wird im Frühjahr 2020 eine Arbeitsgruppe „Klimaschutz“, an welcher auch Bürgerinteressierte teilnehmen können, eingerichtet werden. In Traiskirchen soll es eine Arbeitsgruppe aus Spezialisten geben, welche die Schnittstelle zwischen Planung und Ausführung abdecken und alle Projekte auf Klimaneutralität prüfen werden.

Zusätzlich gibt es Anforderungen an die Aufteilung des Personals, wenn man Förderungen (e5-Gemeinden) bezieht oder Teil des Klimabündnisses ist. Diese Forderungen müssten strikt von „zusätzlichem“ Personal, welches durch das Ausrufen des Klimanotstandes angestellt wird, unterschieden werden. Die meisten Gemeinden arbeiten bereits mit Mobilitätsbeauftragten und StraßenplanerInnen zusammen.

3.5.5 Fragestellung 4: Bisher ergriffene Maßnahmen

3.5.5.1 Erstellung der Auswertung

Die betroffenen Gebietskörperschaften haben bereits unterschiedlichste Maßnahmen ergriffen. Im Zuge der Diplomarbeit wird näher auf die bisher ergriffenen Maßnahmen im Verkehrssektor eingegangen. Durch die Nutzung des Codes „Bisher ergriffene Maßnahmen“ können alle Verkehrsbereiche dahingehend untersucht werden, da überlappende Codes mithilfe des „Coding Retrieval“ herausgefiltert werden können. Zunächst werden jene Gebietskörperschaften betrachtet, die Maßnahmen im Fußgängerbereich ergriffen haben. Dafür werden mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ die überlappenden Codes „Fußverkehr“ und „Bisher getroffene Maßnahmen“ aufgezeigt. In Tabelle 3-24 ist das Ergebnis veranschaulicht.

Tabelle 3-24: Coding Retrieval: Overlapping „Fußverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Kufstein	Der Marktplatz von Kufstein liegt in einer Fußgängerzone, die zunächst immer nur probeweise für ein Jahr angeordnet und später für ein Jahr immer wieder verlängert worden ist. Die Bevölkerung hat erst nach dieser Probezeit die Fußgängerzone schätzen und anerkennen können, sodass diese jetzt dauerhaft als Fußgängerzone genutzt wird.
Perchtoldsdorf	Auch das damalige Konzept bezeichnet Bürgermeister Schuster als zukunftsweisend, weil die Forcierung der sanften Mobilität und des ÖV schon damals von großer Bedeutung war.
Perchtoldsdorf	Als die Gemeinde die komplette öffentliche Beleuchtung auf LED umgestellt hat, sind auch alle Fußgängerübergänge „fit“ gemacht worden.
Hartberg	Weiters gäbe es einen komfortablen Geh- und Radweg entlang der Bundesstraße.

Im nächsten Schritt werden mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ alle Textpassagen herausgefiltert, in welchen die sich die Codes „Radverkehr“ und „Bisher getroffene Maßnahmen“ überlappen. Die Ergebnisse sind in Tabelle 3-25 dargestellt.

Tabelle 3-25: Coding Retrieval: Overlapping „Radverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Kufstein	Nord-Süd-Radverbindung durch die ganze Stadt
Perchtoldsdorf	Auch das damalige Konzept bezeichnet Bürgermeister Schuster als zukunftsweisend, weil die Forcierung der sanften Mobilität und des ÖV schon damals von großer Bedeutung war. Die meisten damals formulierten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, einige jedoch noch nicht.
Perchtoldsdorf	Der Fahrradverleiher Nextbike bietet auch in der Gemeinde Perchtoldsdorf Räder zum Verleih an. Das Ausleihen der Räder sei ein einfacher und schneller Vorgang, die Qualität der Leihräder durchaus vernünftig. Dieses Jahr wurde im Gemeinderat beschlossen, dass die Leihräder ab sofort auch im Winter ausgeborgt werden können. Seit einigen Jahren werde auch Winterdienst auf den Radwegen betrieben und diese von Schnee geräumt.

Steyregg	Weiters ist ein Rad-Haupttroutenkonzept in und um Linz in Planung. Bisher wurden zwei Abschnitte, einer davon von Steyregg bis Linz (1,1 km), gebaut. Somit haben Radfahrende die Möglichkeit, auf einem separaten Rad- und Gehweg bis nach Linz zu gelangen.
Traiskirchen	Bürgermeister Babler meint, dass die Gemeinde noch kein gut funktionierendes Rad-system hätte, sein Vorgänger jedoch schon kombinierte Fuß- und Radwege bei Neubauten von Straßen zum Glück miteingeplant hätte. Aufgrund der zu geringen Breiten sei in historischen Straßenzügen eine Neugestaltung der Straßen, sodass ein zusätzlicher Radweg oder Radstreifen gebaut werden würde, leider schwierig.
Traiskirchen	Eine Förderung von Lastenrädern und Klapprädern wurde bereits beschlossen, da mit dem Rad die innerstädtischen Wege einfach bewältigt werden können (...)
Vorarlberg	In Vorarlberg liegt der Radanteil derzeit bei 17%, eine Steigerung auf 20% solle nun erfolgen. Hierfür gäbe es unterschiedliche Anknüpfungspunkte. Zunächst ist die neue Radverkehrsstrategie „Kettenreaktion“ entwickelt worden, in welcher verschiedene Details und Maßnahmen beschrieben worden sind. (...) Hier gehe es um eine klare Differenzierung zwischen Pendelverkehr, Freizeitverkehr und sportliche Ausübung. Für diese unterschiedlichen Nutzungszwecke müsse es verschiedene Strukturen geben. Eine rasche Verbindung von Ballungsräumen sei für den Pendlerverkehr von wesentlicher Bedeutung. (...) Daher sei es zum Ziel geworden, diese intermodale Verknüpfung zwischen Rad und ÖV wesentlich zu verbessern. Dies umfasse einen einfacheren Zugang zu Haltestellen, eine verbesserte Infrastruktur bei Haltestellen (...)
Hart bei Graz	Mittlerweile gäbe es gemeinsam mit den Nachbargemeinden ein Radwegkonzept mit sehr konkreten Plänen für Hart bei Graz.
Hartberg	Seit mehreren Jahren sei die Gemeinde Hartberg an einem großen Radfahrkonzept beteiligt (...) Die Gemeinde Hartberg hätte keine Flächen mehr zur Verfügung, sodass neue Bebauungen und Anbindungen mittels Radwegesystem in diesen Nachbargemeinden geplant werden würden.
Hartberg	Weiters gäbe es einen komfortablen Geh- und Radweg entlang der Bundesstraße.
Hartberg	Durch die neue Ampelregelung erhofft sich der Bürgermeister, dass der Radfahrer bevorzugt werden würde.
Hartberg	Der Bau und die Verwendung von Mehrzweckstreifen seien für Bürgermeister Mart-schitsch zu wenig sicher. (...) In Hartberg sei darauf geachtet worden, dass die Rad-fahrer auch Fußgängerzonen benutzen können, gegen fast jede Einbahn fahren kön-nen und auch abseits vom Autoverkehr Radwege zur Verfügung gestellt bekommen. Durch diese Maßnahmen sei es möglich, dem Radfahrer kürzere Wege bereitzustel-len. (...)
Hartberg	In Hartberg gäbe es am Bahnhof, vor der Bezirkshauptmannschaft, im Stadtgebiet und vor dem Bundesschulzentrum Fahrradabstellanlagen, welche jedoch kaum ge-nutzt werden würden. Einen Radanteil von 10-12% könnten diese verkraften.

Im gleichen Stil werden die bereits getroffenen Maßnahmen für den ÖV und E-Autos bzw. Carsharing erläutert. Die Ergebnisse hierfür sind in Tabelle 3-26 und Tabelle 3-27 ersichtlich. Erwähnenswert ist, dass es keine Überschneidungen der Codes „Privat PKW“ und „Bereits getroffene Maßnahmen gibt.“

Tabelle 3-26: Coding Retrieval: Overlapping „ÖV“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Kufstein	Ein Bus-Umsteigbahnhof in Kooperation mit den ÖBB wurde gebaut. Weiters ist das Fahren mit dem öffentlichen Bus für die Bewohner Kufsteins faktisch gratis, da mit der Kufstein-Card um 150 Euro pro Familie viele Aktionen inklusive Busnutzung gratis sind. In Kufstein sind drei Buslinien im 20 Minuten-Takt unterwegs. Eine Erweiterung der Linien bzw. eine Verkürzung der Takte koste unverhältnismäßig viel Geld, sei aber prinzipiell nicht undenkbar, sobald sich eine Möglichkeit hierzu finde. Weiters sei bekannt, dass aus einigen Orten, die nicht so gut an das öffentliche Busnetz angebunden sind, die Bewohner mit dem Auto zum Zug am Bahnhof Kufstein pendeln. Bürgermeister Krumschnabel erkennt hier Verbesserungsbedarf und meint, dass durch die Nutzung der Bahn klar sei, dass die Bewohner von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht abgeneigt seien, dass jedoch offensichtlich das Bussystem nicht effizient genug bzw. gut genug erreichbar und angebunden sei.
Perchtoldsdorf	Auch das damalige Konzept bezeichnet Bürgermeister Schuster als zukunftsweisend, weil die Forcierung der sanften Mobilität und des ÖV schon damals von großer Bedeutung war. Die meisten damals formulierten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, einige jedoch noch nicht. Im neuen Maßnahmenkatalog würde auf den Ausbau von Radverbindungen, auf Mikro-ÖV mit bezirkswweiter Ausschreibung, auf die Etablierung von Sammelsystemen und auf die Reduktion von Fahrten mit dem Privatauto näher eingegangen werden.
Traiskirchen	Die momentane Lösung, mit welcher Bürgermeister Babler nicht gänzlich zufrieden sei, ist das Angebot von City-Taxis. Jede innerstädtische Fahrt wird von der Gemeinde gefördert und kostet 3,50 Euro. Aktuell nutzen etwa 2500 Passagiere pro Monat dieses Taxi.
Vorarlberg	Der Verkehrsverbund Vorarlberg bietet nun zusätzlich zu günstigen Tarifen auch ein besseres Fahrplanangebot, welches vor allem im ländlichen Raum vorgenommen worden ist. Den ganzen Tag lang gäbe es in peripheren Gebieten, wie etwa im Bregenzer Wald, mindestens einen 1-Stunden-Takt. Weiters gibt es ein Jahresticket für den ÖV um 365 Euro (...). Jeder fünfte Vorarlberger sei im Besitz einer solchen Karte. Landesstatthalter Rüdisser meint, dass das Bundesland günstige Voraussetzungen für so ein Angebot habe (...), sodass ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Schiene vor 30-40 Jahren schon möglich gewesen sei. Von den Bahnhöfen aus gäbe es mittels Bussystem eine umfassende Verteilung in die weite Fläche. Auf der Schiene gäbe es momentan ein Fahrplanangebot mit einem Halbstundentakt, zu den Stoßzeiten werde der Regionalexpress eingeschoben, sodass ein 8- bis 10-Minuten-Takt herrsche. Dies sei notwendig, um die Schiene attraktiv zu machen. Weiters fahren die Bahnen vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen auch in der Nacht im Studententakt.
Hart bei Graz	Es gäbe eine Förderung der Zone 2, da man in der Gemeinde Hart bei Graz 2 Zonen zahlen müsse, um nach Graz zu gelangen. Der Aufpreis werde für Halbjahreskarten und Jahreskarten gefördert. Darüber hinaus würden Senioren zwei Mal im Jahr eine Zehn-Zonen-Karte kostenlos bekommen.
Hart bei Graz	Der größte Arbeitgeber im Ort, die Firma KNAPP, biete jedem Mitarbeiter, der auf einen Parkplatz verzichtet, ein kostenloses E-Auto, welches gemeinsam mit 4 anderen Personen genutzt werden könne sowie eine kostenlose ÖV-Jahreskarte an.

Hartberg	Natürlich könne die Bundesstraße Richtung Graz verbessert werden, man könne aber das Geld für Neuinvestitionen der Straße auch in den Bau und Ausbau einer Schnellbahn verlagern. Dies sei für den Hartberger Bürgermeister sinnvoll, da die Gemeinde einen zentrumsnahen Bahnhof habe und das Bahnfahren somit attraktiver gemacht werden könnte. Momentan gäbe es Elektrotaxis, welche die Menschen vom Bahnhof ins Zentrum oder zu den Firmen bringen könnten. Im Nahverkehrsbereich sei ein City-Bus vorhanden. Den geringsten Schadstoffausstoß hätte allerdings die Bahn, weshalb diese gefördert werden sollte. Die Bestrebung müssten vom Bürgermeister kommen, aber Bund und Land würden schlussendlich über den Bau und Ausbau der Schnellbahn entscheiden.
----------	---

Tabelle 3-27: Coding Retrieval: Overlapping „Car Sharing und E-Autos“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Die Gemeinde bietet auch ein E-Car-Sharing Projekt an und besitze eine beachtliche Elektroauto-Flotte (...). Die Bevölkerung nutze das Car-Sharing Projekt, aber es gäbe noch deutliche Kapazitäten nach oben. Sehr viel Wert werde auch auf die Energieerzeugung gelegt, welche schlussendlich für das Aufladen der E-Autos genutzt wird. Ein Teil kann durch Photovoltaikanlagen abgedeckt werden. Beim Thema Elektromobilität könnte man die Gemeinde als „Vorreitergemeinde“ bezeichnen. Seit 1997 seien Elektrofahrzeuge in Perchtoldsdorf in Betrieb gewesen, doch eine Zeit lang hätten diese keine Unterstützung mehr durch den Hersteller gefunden. Mittlerweile dominieren viele verschiedene Unternehmen den Markt.
Steyregg	Zusätzlich haben die Steyregger die Möglichkeit, an einem Car-Sharing Projekt mit Elektro-Fahrzeugen („MühlFerdl“), welche mit einem jährlichen Fixbetrag genutzt werden, teilzunehmen.
Hart bei Graz	Der größte Arbeitgeber im Ort, die Firma KNAPP, biete jedem Mitarbeiter, der auf einen Parkplatz verzichtet, ein kostenloses E-Auto, welches gemeinsam mit 4 anderen Personen genutzt werden könne sowie eine kostenlose ÖV-Jahreskarte an.

Um zu untersuchen, ob bisher Park & Ride-Anlagen geplant und/oder gebaut worden sind, werden mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ die überschneidenden Codes „Park and Ride“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“ herausgefiltert. Die Ergebnisse werden in Tabelle 3-28 dargestellt.

Tabelle 3-28: Coding Retrieval: Overlapping „Park and Ride“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Die ÖBB hat mit der finanziellen Unterstützung der Gemeinde und des Landes Niederösterreich eine gut ausgebaute Park & Ride-Anlage bei der Bahnhaltestelle in Perchtoldsdorf gebaut, sodass das sichere Abstellen von E-Bikes ab sofort auch möglich sei.
Hartberg	Zusätzlich gäbe es am Bahnhof eine Park & Ride-Anlage, welche jedoch von jenen genutzt werden würde, die sich am Bahnhof zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen und dann mit einem Auto weiterfahren.

Um die bisher ergriffenen Maßnahmen in der Straßengestaltung zu untersuchen, werden mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ die überlappenden Codes „Straßengestaltung“ und „Bisher getroffene Maßnahmen“ ausgegeben, welche in Tabelle 3-29 ersichtlich sind.

Tabelle 3-29: Coding Retrieval: Overlapping „Straßengestaltung“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Traiskirchen	Vor zwei Jahren hat die Gemeinde Traiskirchen eine Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern begonnen. Deren Aufgabenstellungen zogen sich über Parkraumbewirtschaftung im Zentrum, Hauptplatzneugestaltung und Zählung von Verkehrsknoten bis hin zur Einschätzung von Verkehrsentwicklungen und Planung von Ausweichrouten zur Umleitung von Verkehrsströmen.
Hart bei Graz	Es seien bereits massive Investitionen in die Verkehrsberuhigung, d.h. in Begegnungszonen, investiert worden. In diesen sollen Fußgänger und Radfahrer dem Autoverkehr gleichberechtigt oder sogar bevorzugt werden.

Im nächsten Schritt wird untersucht, welche Gebietskörperschaften Klimabündnisgemeinden sind. Daher wird mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ das Wort „Klimabündnis“ aus den 7 Cases herausgefiltert. In Tabelle 3-30 ist ersichtlich, dass zwei Gemeinden dies erwähnt haben.

Tabelle 3-30: Text Retrieval: Suche nach „Klimabündnis“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Seit 25 Jahren zählt Perchtoldsdorf zu den KLIMABÜNDNIS gemeinden.
Perchtoldsdorf	Seit 25 Jahren ist die Gemeinde Perchtoldsdorf Teil des KLIMABÜNDNIS ses.
Hartberg	Dies werden seit einigen Jahrzehnten schon getan, da Hartberg eine KLIMABÜNDNIS gemeinde seit der Gründung des KLIMABÜNDNIS ses sei.

Weiters werden die 7 Cases auf den Begriff „e5“ mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ untersucht. Das Ergebnis ist in Tabelle 3-31 ersichtlich.

Tabelle 3-31: Text Retrieval: Suche nach „e5“

Case	Text
Vorarlberg	Weiters gibt es in Vorarlberg über 40 E5 -Gemeinden.

Außerdem wird nach dem Begriff „Modellregion“ gesucht. Die Gemeinde Hart bei Graz gehört zu den Klima- und Energiemodellregionen dazu. Das Ergebnis findet sich in Tabelle 3-32.

Tabelle 3-32: Text Retrieval: Suche nach „modellregion“

Case	Text
Hart bei Graz	Gemeinsam mit den Nachbargemeinden hat Hart bei Graz eine Klima- und Energie MODELLREGION gegründet.

Mit der Funktion „Coding Retrieval“ werden nur alle bisher ergriffenen Messsysteme herausgefiltert. Der Treffer hierzu ist in Tabelle 3-33 dargestellt. Dies wird mit den Ergebnissen für den Code „Messung“ verglichen, welche in Tabelle 3-34 ersichtlich sind.

Tabelle 3-33: Coding Retrieval: Overlapping „Messung“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Vorarlberg	Das Bundesland Vorarlberg hat ein sehr ausgefeiltes Messstellennetz, welches vom Umweltinstitut betreut werde. Regelmäßig würden Messdaten erfasst und analysiert werden. Es gäbe potentielle Sanierungsgebiete, in welchen bei Überschreiten der Grenzwerte bestimmte Maßnahmen zu ergreifen seien. Die Situation habe sich in Vorarlberg verbessert, sodass keine Feinstaubüberschreitungen mehr vorhanden seien.

Tabelle 3-34: Coding Retrieval: Suche nach „Messung“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Messstellen zur Ermittlung von CO ₂ -Emissionen gäbe es nicht, da diese nicht lokal auftreten. Stattdessen würden präzise Berechnungssysteme verwendet werden. Durch das neue Mobilitätskonzept werden momentan auch Verkehrszählungen entlang der Hauptverkehrsadern und in den Seitengassen durchgeführt, um Vergleichsdaten für den KFZ-, Rad- und Fußverkehr zu erhalten. Weiters gäbe es eine Kennzeichenverfolgung, um festzustellen, ob lokale PKWs oder Transit-Autos bestimmte Kreuzungen und Kreisverkehre nutzen. (...)
Steyregg	Durch professionelle Messungen der Wasserstände will man hier einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Tunnelbau und Grundwasserspiegelabsenkung protokollieren und beweisen.
Traiskirchen	Eine große Problematik für die Gemeinde sei das Nichtvorhandensein eines Klimamessmodells. Eine externe Evaluierung sei nicht möglich. Modelle, um eine steigende Anzahl von Rad- oder Busfahrern auf einer Fläche von 30 km ² festzustellen, sei nicht möglich. Auf eine regelmäßige Dokumentation von ergriffenen Maßnahmen und eine regelmäßige Information der Bevölkerung über Fortschritte werden in Traiskirchen Wert gelegt. Verkehrszählungen seien aus statistischer und organisatorischer Sicht ein riesiger Aufwand.
Vorarlberg	Das Bundesland Vorarlberg hat ein sehr ausgefeiltes Messstellennetz, welches vom Umweltinstitut betreut werde. Regelmäßig würden Messdaten erfasst und analysiert werden. Es gäbe potentielle Sanierungsgebiete, in welchen bei Überschreiten der Grenzwerte bestimmte Maßnahmen zu ergreifen seien. Die Situation habe sich in Vorarlberg verbessert, sodass keine Feinstaubüberschreitungen mehr vorhanden seien.
Hart bei Graz	Bürgermeister Frey erklärt, dass in der Gemeinde Messungen stattfinden würden, denn ohne diese ergäben die Maßnahmen keinen Sinn. Man müsse messen können, ob etwas verändert werden würde. Ziele, die nicht gemessen werden könnten, seien keine Ziele. In der Gemeinde würden z.B. auch die gelben Säcke gezählt werden, um einen Überblick über den Plastikmüll zu bekommen. Weiters gäbe es Verkehrszählungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Es würden seit 3 Jahren die Verkehrsströme kontinuierlich gemessen werden. Nun will die Gemeinde auch damit beginnen, die Wege mittels Bluetooth-Verfolgungssystem zu messen. (...) Fixe Ziele, z.B. welchen Modal Split man erreichen möchte, gäbe es noch nicht, aber daran solle gearbeitet werden. (...)
Hartberg	In Hartberg gäbe es eine Messstelle. (...) Nun würden keine Grenzwerte mehr überschritten werden und die Luftqualität sei, vor allem wegen der Lage Hartbergs, sehr gut.

Zuletzt werden noch die bisher ergriffenen Maßnahmen im Bereich der E-Ladestationen untersucht. Hierfür wird die Funktion „Coding Retrieval“ mit den überlappenden Codes „Bereits

getroffene Maßnahmen“ und „E-Ladestationen“ verwendet. Die Ergebnisse finden sich in Tabelle 3-35.

Tabelle 3-35: Coding Retrieval: Overlapping „E-Ladestationen“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“

Case	Text
Traiskirchen	Öffentliche E-Ladestationen werden in Traiskirchen angeboten.
Perchtoldsdorf	Zurzeit gäbe es 5-6 Ladestationen, von welchen zwei gratis seien, allerdings wenig Einspeisungsenergie besitzen, sodass das komplette Aufladen einen Tag lang benötigen würde.
Steyregg	In der Gemeinde Steyregg befinden sich sechs bis sieben Ladestationen für E-Autos.

Bisher ergriffene Änderungen in der Alltagspolitik, bei Budgetabschlüssen und in der Personalverteilung werden in Kapitel 3.5.4 behandelt.

3.5.5.2 Interpretation

3.5.5.2.1 Bisher ergriffene Maßnahmen im Fußverkehr

Der Marktplatz von Kufstein liegt in einer Fußgängerzone, die unter Bürgermeister Krumschnabel zunächst nur probeweise für eine Jahr angeordnet und später für ein Jahr immer wieder verlängert worden ist. Die Bevölkerung hat erst nach dieser Probezeit die Fußgängerzone schätzen und anerkennen gelernt, sodass diese jetzt dauerhaft als Fußgängerzone benutzt wird. An diesem Beispiel ist ersichtlich, dass die Bevölkerung oftmals zunächst Veränderung ablehnt, doch sobald die positiven Auswirkungen und Unterschiede spürbar werden, wird die Änderung geschätzt und durchgesetzt.

In Perchtoldsdorf wurde bereits im „alten“ Mobilitätskonzept von 1996 auf die sanfte Mobilität und den ÖV der Fokus gelegt. Als in der Gemeinde die öffentliche Beleuchtung auf LED umgestellt worden ist, sind auch alle Fußgängerübergänge ausgebaut und mit Beleuchtung ausgestattet worden.

3.5.5.2.2 Bisher ergriffene Maßnahmen im Radverkehr

In der Gemeinde Kufstein gibt es eine Nord-Süd-Radverbindung durch die ganze Stadt.

In Perchtoldsdorf wurden bereits durch das Mobilitätskonzept von 1996 viele Maßnahmen für den Radverkehr getroffen. Der Anbieter Nextbike bietet in der Gemeinde Räder zum Verleih an, welche ab dem Jahr 2019 auch im Winter genutzt werden können.

Auch in der Gemeinde Steyregg gibt es ein Radkonzept, welches jedoch nur auf zwei Abschnitten realisiert worden ist. Ein Abschnitt davon befindet sich auf einer Länge von 1,1 km zwischen Steyregg und Linz.

Bürgermeister Babler erwähnte, dass sein Vorgänger den Bau von kombinierten Fuß- und Radwegen bereits veranlasst hatte. Nun wurde eine Förderung von Lasten- und Klappprädern beschlossen, da die innerstädtischen Wege mit dem Fahrrad einfacher bewältigt werden könnten und bei einer täglichen Nutzung von 5 km im Schnitt etwa 1500 km pro Person mit dem Rad, welches den MIV ersetzt, zurückgelegt werden könnten.

Im Bundesland Vorarlberg wurde bereits vor fünf Jahren das Fahrradkonzept „Frischer Wind“ publiziert, bei welchem der Begriff „Fahrradautobahn“ geschaffen wurde. Daher gibt es bereits viele Radwege, welche abseits von dichtbefahrenen Straßen angelegt worden sind. Über die Bregenzer Ache wurde eine Brücke eigens für Radfahrer gebaut, auf welcher heute Frequenzen von bis zu 5000 Radfahrenden pro Tag gemessen werden können. Weiters ist vor 10 Jahren ein Pilotprojekt mit 500 Elektrofahrrädern gestartet worden. Ziel war es, das spezifische Nutzerverhalten von Personen auf herkömmlichen Rädern und auf E-Rädern zu untersuchen. Einen großen Unterschied gibt es beim durchschnittlich zurückgelegten Weg, welcher bei herkömmlichen Rädern bei 5 km und bei E-Bikes bei 15 km liegt. Außerdem haben E-Bike-FahrerInnen eine größere Affinität zum ÖV.

In der Gemeinde Hart bei Graz gibt es mit den Nachbargemeinden ein Radwegkonzept mit sehr konkreten Plänen. Zusätzlich wurden bereits große Investitionen in die Verkehrsberuhigung (Begegnungszonen) getätigt, in welchen Fußgänger und Radfahrer dem Autoverkehr gleichberechtigt sind oder sogar bevorzugt werden.

Auch Hartberg ist an einem gemeindegrenzüberschreitendem Radfahrkonzept mit den Nachbargemeinden Hartberg-Umgebung, Greinbach und St. Johann beteiligt. In der Gemeinde Hartberg stünden keine Flächen für neue Bebauungen zur Verfügung, weshalb die Anbindung nach Hartberg mittels Radwegesystem essentiell wäre. Weiters soll eine neue Ampelregelung, welche bereits gebaut worden ist, den Verkehrsfluss optimieren und Radfahrer bevorzugt werden. Entlang der Bundesstraße gibt es außerdem einen komfortablen Geh- und Radweg. Außerdem ist es in Hartberg für Radfahrer erlaubt, Fußgängerzonen mitzubenutzen. Weiters können sie gegen nahezu jede Einbahn fahren. Durch all diese Maßnahmen sei es möglich, dem Radfahrer die kürzesten Wege bereitzustellen. Fahrradabstellanlagen gäbe es am Bahnhof, vor der Bezirkshauptmannschaft, im Stadtgebiet und vor dem Bundesschulzentrum. Diese seien für einen Radanteil von 10-12% dimensioniert.

3.5.5.2.3 Bisher ergriffene Maßnahmen im ÖV

Maßnahmen im öffentlichen Verkehr stellen für viele Gemeinden ein Problem dar.

In der Gemeinde Traiskirchen gibt es neben dem Busangebot, welches jedoch nur einen Teil der Gemeinde abdeckt, City-Taxis, deren innerstädtische Fahrten von der Gemeinde gefördert werden und somit nur 3,50 Euro kosten. Aktuell nutzen etwa 2500 Passagiere pro Monat dieses Angebot.

Der Verkehrsverbund Vorarlberg bietet zu günstigen Tarifen nun auch ein besseres Fahrplanangebot an, welches vor allem im ländlichen Raum eingeführt wurde. In peripheren Gebieten gibt es im ganzen Bundesland mindestens einen 1-Stunden-Takt. Das Jahresticket für den ÖV kostet 365 Euro pro Jahr. Jeder fünfte Vorarlberger ist im Besitz einer solchen Karte. Aufgrund der polyzentrischen Anordnung der Ballungszentren ist eine zweigleisige Zugverbindung schon vor 30-40 Jahren gebaut worden. Von den Bahnhöfen gibt es mittels Bussystem eine umfassende Verteilung der Fahrgäste ins Umland. Weiters wurden die Taktzeiten während der Stoßzeiten und in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen verbessert.

In Hart bei Graz gibt es von der Gemeinde eine Förderung der Zone 2, da Bahnfahrer in Hart bei Graz zwei Zonen zahlen müssten, um nach Graz zu gelangen. Der Aufpreis wird bei Halbjahreskarten und Jahreskarten gefördert. Zusätzlich erhalten Senioren zwei Mal im Jahr eine Zehn-Zonen-Karte kostenlos.

3.5.5.2.4 Bisher ergriffene Maßnahmen für E-Autos und Car-Sharing

In der Gemeinde Perchtoldsdorf wird Elektro-Car-Sharing angeboten, zusätzlich werden 5-6 Ladestationen zur Verfügung gestellt. Weiters gibt es eine große Elektroautoflotte für Mitarbeiter öffentlicher Dienste. Seit 1997 gibt es in Perchtoldsdorf Elektrofahrzeuge. Bürgermeister Schuster ist dennoch der Meinung, dass die Bevölkerung das Car-Sharing Projekt mehr nutzen könnte.

In der Gemeinde Steyregg werden Elektro-Fahrzeuge („MühlFerdl“), welche zu einem Fixbetrag genutzt werden können, angeboten.

In Steyregg und in Traiskirchen werden Ladestationen für E-Autos angeboten.

3.5.5.2.5 Bisher ergriffene Maßnahmen für Park & Ride-Anlagen

In Perchtoldsdorf hat die ÖBB mit der finanziellen Unterstützung der Gemeinde und des Landes Niederösterreich eine gut ausgebaute Park & Ride-Anlage bei der Bahnhaltestelle in Perchtoldsdorf gebaut. Das Abstellen von E-Bikes kann nun auch dort sicher erfolgen.

In Hartberg wird die Park & Ride-Anlage etwas fehlgenutzt, da die Einwohner sich am Bahnhof zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen und dadurch die Autoanzahl reduziert, der Zug aber nicht wirklich genutzt wird. Dies liegt unter anderem an der schlechten Zugverbindung nach Graz.

3.5.5.2.6 Bisher ergriffene Maßnahmen bei der Straßengestaltung

Vor zwei Jahren hat in der Gemeinde Traiskirchen die Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern begonnen, welche sich der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum, der Hauptplatzneugestaltung und der Zählung von Verkehrsknoten widmeten. Weiters trafen sie Einschätzungen

über die Verkehrsentwicklung und planen Ausweichrouten zur Umleitung von Verkehrsströmen.

In Hart bei Graz sind bereits große Investitionen in die Verkehrsberuhigung (Begegnungszonen) gesetzt worden, in welchen Fußgänger und Radfahrer dem Autoverkehr gleichberechtigt sind oder sogar bevorzugt werden.

3.5.5.2.7 Klimabündnis-, e5-Gemeinden und Klimaanpassungsmodellregionen (KLAR)

Die Gemeinde Perchtoldsdorf zählt seit 25 Jahren zu den Klimabündnisgemeinden. Die Gemeinde Hartberg ist seit seiner Gründung Teil des Klimabündnisses.

Hart bei Graz hat gemeinsam mit den Nachbargemeinden eine Klima- und Energieanpassungsmodellregion gegründet.

Im Bundesland Vorarlberg gibt es derzeit über 40 e5-Gemeinden.

3.5.5.2.8 Messungen

Das Bundesland Vorarlberg hat ein sehr ausgefeiltes Messstellennetz, welches vom Umweltinstitut betreut wird. Messdaten werden regelmäßig erfasst und analysiert. Weiters gibt es potentielle Sanierungsgebiete, in welchen bei Überschreiten der Grenzwerte bestimmte Maßnahmen zu ergreifen seien.

Bürgermeister Frey aus der Gemeinde Hart bei Graz erklärt, dass in der Gemeinde Messungen stattfinden, denn ohne diese ergäben die Maßnahmen keinen Sinn. Man müsse messen können, ob sich etwas verändere. Ziele, die nicht gemessen werden könnten, seien keine Ziele. In der Gemeinde werden z.B. die gelben Plastik-Müllsäcke gezählt, um einen Überblick über den Plastikmüll zu bekommen. Seit 3 Jahren werden kontinuierlich Verkehrsströme mittels Bluetooth-Verfolgungssystem gemessen, sodass hier auch lenkend eingegriffen werden kann.

3.5.5.3 Übersicht und Zusammenfassung

Die Beurteilung und der Vergleich der Infrastruktur in den Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand ausgerufen haben, ist aufgrund der unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten und der verschiedenen großen Flächen nicht möglich, weshalb einzelne getroffene Maßnahmen herausgefiltert und diskutiert werden.

In der Gemeinde Perchtoldsdorf wird seit Jahrzehnten der Fokus auf die sanfte Mobilität und den ÖV gelegt, weshalb die Infrastruktur sowohl für Spaziergänger als auch für Radfahrer und den ÖV gut ausgebaut ist. Aufgrund der Lage Perchtoldsdorfs ist eine direkte schnelle Verbindung mit mehreren öffentlichen Verkehrsmitteln nach Wien möglich.

Traiskirchen hat mit 29 km² eine große Einzugsgebietsfläche, wobei einige Gebiete sehr gut an den ÖV angebunden sind, andere wiederum kaum bis gar nicht. Die Wege sind zu weit,

um sie zu Fuß zurücklegen zu können. Die Radinfrastruktur ist aufgrund der engen historischen Straßenzüge begrenzt. Aufgrund der großen Fläche der Gemeinde kann kein gut getaktetes Bussystem, welches alle Gebiete abdeckt, initiiert werden. Gemeindebusse gibt es, aber aufgrund der längeren Taktzeiten und weiten Wege werden sie kaum genutzt. Momentan gibt es auch die Alternative, ein gefördertes Gemeindetaxi für innerstädtische Wege zu bestellen. Die Badner Bahn bietet eine direkte Verbindung nach Wien, allerdings sind nur die Gebiete, welche entlang der Bahn liegen, gut angebunden.

In Hart bei Graz wird bereits an einem gemeindeüberschreitendem Radwegekonzept gearbeitet. GUSTmobil bietet günstige Anrufsammeltaxis innerstädtisch an, welche jedoch kaum genutzt werden. Es gibt eine direkte Verbindung mit der Bahn nach Graz, allerdings muss man von Hart bei Graz zwei Zonen zahlen, um nach Graz zu gelangen.

Steyregg hat aufgrund der geringeren Einwohnerzahl eher die Ambition, eine gute Verbindung nach Linz zu garantieren. Von einem geplanten Radwegekonzept wurden zwei Abschnitte realisiert, wovon ein 1,1 km langer Abschnitt von Steyregg nach Linz führt. Ob die Länge dieses Rad- und Gehwegs „ausreichend“ ist, sodass dieser auch verwendet wird, ist zu hinterfragen und kann anhand des Radfahreranteils, der diesen Geh- und Radweg in Zukunft benutzen wird, beurteilt werden. Innerhalb der Gemeinde gibt es kein Angebot an ÖV. Steyregg ist jedoch mit der Bahn gut an Linz angebunden. Dennoch gibt es zur Stoßzeit viel Stau nach Linz.

Im Zentrum Hartbergs gibt es eine einladende Fußgängerzone, viele Radwege und innerstädtischen ÖV. Nachteilig zu erwähnen ist die Zugverbindung nach Graz, welche auf Umwegen dorthin führt. Daher wird für die Wege nach und aus Hartberg hauptsächlich das Privatauto verwendet.

Kufstein kann sich ebenfalls an einer einladenden Fußgängerzone in der Innenstadt erfreuen. Es gibt eine gute Nord-Süd-Radverbindung durch Kufstein. Da die Fläche Kufsteins sehr groß ist, gibt es dennoch einige Regionen, die mit dem Gemeindebussystem nicht abgedeckt werden können. Die Zugverbindung von Kufstein nach Wien und nach Innsbruck ist sehr gut ausgebaut und wird von vielen Menschen genutzt.

Das Bundesland Vorarlberg kann in diesen Punkten nicht mit den Gemeinden verglichen werden. Es gibt viele fußgängerfreundliche Städte und Meilen. Außerdem wird ein gut ausgebautes Radwegenetz quer durch Vorarlberg angeboten. Der Radfahreranteil liegt momentan bei 17%. Aufgrund der polyzentrischen Anordnung der fünf großen Städte wurde schon von 1980 bis 1990 eine zweigleisige Bahnverbindung errichtet. Mittels Bussystemen erfolgt eine Verteilung in der Fläche. Das Gesamtverkehrskonzept kann durchaus als gelungen bezeichnet werden.

Tabelle 3-36 zeigt eine Übersicht über die bereits vorhandene Infrastruktur in den einzelnen Gebietskörperschaften. Ist diese Infrastruktur vorhanden, jedoch nicht ideal für den Nutzer ausgebaut, so wird diese mit (x) versehen.

Tabelle 3-36: Vorhandene Infrastruktur im Fußverkehr, Radverkehr und ÖV [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]

	Fußverkehr	Radverkehr	ÖV innerstädtisch	ÖV regional
Perchtoldsdorf	x	x	x	x
Traiskirchen		(x)		x
Hart bei Graz		x		x
Steyregg		(x)		(x)
Hartberg	x	x	x	(x)
Kufstein	x	x	(x)	x
Vorarlberg	x	x	x	x

3.5.6 Fragestellung 5: Geplante Maßnahmen

3.5.6.1 Erstellung der Auswertung

Wie im vorigen Kapitel können auch hier die geplanten Maßnahmen für die jeweiligen Verkehrsarten schnell und einfach herausgefiltert werden, indem eigens der Code „Geplante Maßnahmen“ verwendet und über schon kodierte Sätze oder Textpassagen gelegt wurde. Somit können Überschneidungen mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ gefunden werden. Im ersten Schritt werden die geplanten Maßnahmen für den Fußgängerverkehr genauer analysiert und die Cases auf die überlappenden Codes „Fußverkehr“ und „Planung von Maßnahmen“ geprüft. Die Ergebnisse werden in Tabelle 3-37 dargestellt.

Tabelle 3-37: Coding Retrieval: Overlapping „Fußverkehr“ und „Planung von Maßnahmen“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Um dieses Problem zu lösen, solle einerseits die Infrastruktur für Fahrrad, Fußweg und ÖV, aber auch für E-Fahrzeuge ausgebaut und andererseits eine Mischung aller Fahrzeuge angeboten werden.
Traiskirchen	Ein weiterer Fokus, welcher in der Stadtplanung noch nicht verinnerlicht worden sei, werde auf Fußgängermobilität gelegt. Wichtig sei die Gestaltung von attraktiven, sympathischen, gut ausgeleuchteten Fußgängerwegen, welche in näherer Zukunft errichtet werden sollen.

Weiters werden die Codes „Radverkehr“ und „ÖV“ mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ genauer untersucht und die mit dem Code „Planung von Maßnahmen“ überschneidenden Textpassagen herausgefiltert. Die Ergebnisse finden sich in Tabelle 3-38 und Tabelle 3-39.

Tabelle 3-38: Coding Retrieval: Overlapping „Radverkehr“ und „Planung von Maßnahmen“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Um dieses Problem zu lösen, solle einerseits die Infrastruktur für Fahrrad, Fußweg und ÖV, aber auch für E-Fahrzeuge ausgebaut und andererseits eine Mischung aller Fahrzeuge angeboten werden.
Traiskirchen	Ein permanenter Ausbau des Radwegs, welcher im Oktober 2019 bereits eine Länge von 6 bis 7 km hat, sei geplant.

Tabelle 3-39: Coding Retrieval: Overlapping „ÖV“ und „Planung von Maßnahmen“

Case	Text
Kufstein	Weitere Maßnahmen, die in näherer Zukunft umgesetzt werden sollen, sind ein neues Bepflanzungskonzept (Baumpatenschaften), verbesserte Angebote in der Mobilität (Taxigutscheine, gültig nach Bus-Betriebsende) und eine eventuelle Buszeitenausweitung, die jedoch aufgrund beschränkter Ressourcen momentan noch nicht möglich ist und eventuell technisch gute Lösungen (selbstfahrende Busse) erfordert.
Perchtoldsdorf	Um dieses Problem zu lösen, solle einerseits die Infrastruktur für Fahrrad, Fußweg und ÖV, aber auch für E-Fahrzeuge ausgebaut und andererseits eine Mischung aller Fahrzeuge angeboten werden.

Zusätzlich wird untersucht, welche Maßnahmen in der Straßengestaltung ergriffen werden sollen. Das Ergebnis hierzu befindet sich in Tabelle 3-40.

Tabelle 3-40: Coding Retrieval: Overlapping „Straßengestaltung“ und „Planung von Maßnahmen“

Case	Text
Hartberg	Es gäbe nun wieder ein neues Projekt mit dem Namen „Stadt, Land, Garten“, welches eine klimagerechte Gestaltung der Innenstadt anvisiere. Dadurch werde auch die Attraktivität der Innenstadt größer.

Die geplanten Maßnahmen und Änderung in der Alltagspolitik, bei Budgetabschlüssen und in der Personalverteilungen wurden in Kapitel 3.5.4 behandelt.

3.5.6.2 Interpretation

3.5.6.2.1 Geplante Maßnahmen im Fußverkehr

Konkrete Maßnahmen im Fußgängerverkehr sind nur im Gespräch mit Bürgermeister Babler aus Traiskirchen erwähnt worden. Dort wird der Fokus auf den Fußgängerverkehr gelegt. Wichtig sei die Gestaltung von attraktiven, sympathischen, gut ausgeleuchteten Fußgängergewegen, welche in näherer Zukunft errichtet werden sollten.

3.5.6.2.2 Geplante Maßnahmen im Radverkehr

Auch im Radverkehr wurden konkrete geplante Maßnahmen nur von Bürgermeister Babler aus Traiskirchen erwähnt, da in den meisten anderen Gebietskörperschaften bereits Radwegekonzepte und der Ausbau dieser erfolgt.

In Traiskirchen ist ein permanenter Ausbau des Radweges, welcher im Oktober 2019 bereits eine Länge von 6 bis 7 km hat, geplant.

3.5.6.2.3 Geplante Maßnahmen im ÖV

In der Gemeinde Kufstein soll es ein verbessertes Angebot in der Mobilität geben wie etwa Taxigutscheine, welche nach dem Bus-Betriebsende gültig sind. Eine eventuelle

Buszeitenausweitung könne angedacht werden, welche jedoch aufgrund beschränkter Ressourcen momentan noch nicht angeboten werden könnte.

3.5.6.2.4 Geplante Maßnahmen in der Straßengestaltung

In der Gemeinde Hartberg wurden bereits viele Maßnahmen in der Straßengestaltung ergriffen. Das neue Projekt „Stadt, Land, Garten“ soll eine klimagerechte Gestaltung der Innenstadt anvisieren. Dadurch könnte auch die Attraktivität der Innenstadt gesteigert werden.

3.5.6.3 Übersicht und Zusammenfassung

Konkrete Vorstellung von zukünftigen Maßnahmen im Fußgängerverkehr gibt es nur in der Gemeinde Traiskirchen. In vielen Bereichen gibt es bereits beschlossene Radwegkonzepte, welche in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. In Hart bei Graz könnte ein neues Konzept anstellen des GUSTmobils überlegt werden. Der Bürgermeister von Kufstein könnte sich für die Zukunft auch vorstellen, dass ein besser getaktetes Bussystem eingesetzt wird. Dafür fehlen momentan jedoch die Ressourcen und Kapazitäten. Der Bürgermeister aus Hartberg wird sich gemeinsam mit Bürgermeistern der Nachbargemeinden für eine schnellere Zugverbindung von Hartberg nach Graz einsetzen. Welche Maßnahmen hier ergriffen werden, unterliegt jedoch der Entscheidung des Landes Steiermark und des Bundes. Tabelle 3-41 zeigt eine zusammenfassende Darstellung der geplanten Maßnahmen in der Infrastruktur.

Tabelle 3-41: Geplante Maßnahmen in der Infrastruktur [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]

	Fußverkehr	Radverkehr	ÖV innerstädtisch	ÖV regional
Perchtoldsdorf				
Traiskirchen	x	x		
Hart bei Graz		x	x	
Steyregg		x		
Hartberg		x		(x)
Kufstein			x	
Vorarlberg		x		

3.5.7 Fragestellung 6: Öffentliche Meinung

3.5.7.1 Erstellung der Auswertung

In diesem Unterkapitel wird näher darauf eingegangen, wie die Bürgermeister bzw. der Landesstatthalter die allgemeine Situation in der Bevölkerung beurteilen und welche öffentliche Meinung aus deren Sicht momentan hervorsteicht. Für die Untersuchung dieser Fragestellung wird mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ gearbeitet und alle Passagen, welche mit „Bevölkerung“ kodiert sind, herausgefiltert. Diese Aussagen finden sich in Tabelle 3-42. Im Anschluss müssen manuelle Vergleiche und Interpretationen geführt werden (siehe Kapitel 3.5.7.2).

Tabelle 3-42: Coding Retrieval: Suche nach „Bevölkerung“

Case	Text
Kufstein	Weiters sei die Wichtigkeit der Klimapolitik beim „Mainstream“ angekommen – wo sich der parteifreie Bürgermeister auch selbst einordnet. Auch die Fridays For Future-Bewegung (FFF), eine internationale Protestbewegung von Schülern, die freitags für das Klima streiken, sowie die Klimaschutzaktivistin und Auslöserin dieser FFF-Bewegung Greta Thunberg werden von Bürgermeister Krumschnabel mit Anerkennung unterstützt, da „normale Schüler“ mehr bewirken als Klimaexperten und linksgerichtete Politiker, in der Form, dass die Bevölkerung „endlich“ aufmerksam werde und zuhöre.
Kufstein	Der Klimaschutz sei mittlerweile überall ein Thema – am Stammtisch, in den Medien, im ORF. Laut Politikwissenschaftler Peter Filzmaier sei das Interesse des Wählers am Klimaschutz auf Platz 1 vorgerückt. Daher ist für Bürgermeister Krumschnabel klar, dass es eine Bewegung in diese Richtung in der Bevölkerung gibt.
Perchtoldsdorf	Der Bürgermeister ist der Meinung, dass schon in vielen Gemeinden ein Bewusstsein vorhanden sei, welches durch die momentan herrschende Stimmungslage endlich Rückenwind bekomme. Dies würde Personen, Organisationen und Gemeinden, die sich bei Mobilitäts- und Energiefragen engagieren, stärken.
Perchtoldsdorf	Innerhalb der Bevölkerung gäbe es mittlerweile ein großes Bewusstsein, vor allem in der persönlichen Lebensführung (Einkauf, Nahrungsmittel, Mobilität). Überraschend viele junge Leute setzen sich für Themen wie fairer Handel, Klimaschutz, erneuerbare Energien und biologischer Anbau ein. Natürlich gäbe es auch jene, welche der Meinung seien, dass der eigene Beitrag keinen Unterschied mache. Dies könne jedoch mit der Lebensqualität vor Ort (weniger Autos, weniger Lärm, weniger Abgase) begründet werden. Bürgermeister Schuster meint, dass nie die gesamte Bevölkerung mit einer globalen Herausforderung gefasst werden könne. Hier brauche es differenzierte Argumente.
Steyregg	Laut Bürgermeister Würzburger gäbe es fast einen „Hype“ um das Thema Klimaschutz und Klimawandel, wobei die Fridays For Future-Bewegung einen großen Anteil daran leistet. Dennoch könne am Wahlergebnis vom 29. September 2019 (Nationalratswahl) gesehen werden, dass der Umwelt- und Klimaschutz kein „Massenphänomen“ sei, da die Grüne Partei, welche sich für diese Themen einsetzt, „nur“ 13,9% der Stimmen bekommen hat.

Traiskirchen	Über diverse Internetplattformen teile die Bevölkerung der Gemeinde und dem Bürgermeister ihre Wünsche mit. Somit könne rückgeschlossen werden, welche Themenbereiche und Projekte angenommen bzw. abgelehnt werden. Bürgermeister Babler hat in den letzten fünf Jahren vor allem in der älteren Bevölkerung ein stärkeres Ökologiebewusstsein geschaffen, indem er auf Pensionistenveranstaltungen dies zum Thema gemacht hat.
Vorarlberg	Laut Landesstatthalter Rüdissler gäbe es eine zunehmend große Zahl an Menschen, die bewusst mit dem Klimathema umgehe. Dies herrsche derzeit, da die Österreicher sich momentan auf einem hohen Wohlstandsniveau befinden würden. Würde es eine Krise geben, so würde der Klimaschutz wieder an Bedeutung verlieren. Von der Klimadebatte profitieren könne die Industrie, da sie Produkte produzieren könnte, welche bei der Bewältigung der Klimaschutz-Herausforderungen wichtig wären. Daher solle es eine große Aufgabe sein, die Wirtschaft dort hinzuentwickeln, sodass diese Chancen genützt werden könnten.
Hart bei Graz	Wichtig sei, dass das Bewusstsein der Bevölkerung geweckt werde, damit die gesamte öffentliche Meinung in die Richtung drängt. Nur bei Druck durch die Bevölkerung könne ein Umdenken, vor allem auch bei großen Supermarktketten, stattfinden. Wenn die Gemeinde das schaffen würde, würden auch hunderte andere Gemeinden folgen.
Hartberg	Das Ausrufen des Klimanotstandes habe in Hartberg zu zwei Meinungen geführt. Die einen seien froh gewesen, dass endlich etwas für das Klima gemacht werden würde, die anderen seien negativ eingestellt gewesen. Dennoch habe es in beiden Fällen bewirkt, dass die Menschen über das Klima nachdenken und dass die Wahrnehmung hinsichtlich durchgeführter Projekte in Hartberg aufgrund der Sensibilisierung steige.
Hartberg	Die Bevölkerung sei momentan sehr sensibilisiert und jeder bemühe sich darum, seinen Anteil zu leisten. Einige würde durch den Klimaschutz und die Diskussionen schon genervt sein. Wichtig sei, dass die Freiwilligkeit in den Vordergrund gestellt werden würde. Jede Vorschrift führe zu einer Mühseligkeit. Der erste Schritt müsse immer durch Motivation geschehen, danach könne man über Regelungen nachdenken.

3.5.7.2 Interpretation

Die Bürgermeister wurden nach der Meinung der Bevölkerung in ihrer Gemeinde zum Thema Klima und Klimaschutz befragt. Hier sei nochmals zu erwähnen, dass die Antworten den Gedanken der Bürgermeister entsprechen und dies von der tatsächlichen öffentlichen Meinung abweichen kann.

Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein meint, dass die Wichtigkeit der Klimapolitik beim „Mainstream“ angekommen sei. Dies liege unter anderem an der FFF-Bewegung, welche durch eine „normale“ Schülerin ausgelöst worden ist und daher mehr Gehör fände als eine Meinung von „(Links-)Extremen“. Die Folgen sind, dass der Klimaschutz zu einem Stammtischthema geworden sei und die Medien das Thema Klimawandel und Klimanotstand zum Schwerpunkt machen. Außerdem sei das Interesse des Wählers am Klimaschutz auf den ersten Platz gerückt (Stand September 2019).

Bürgermeister Schuster aus der Gemeinde Perchtoldsdorf ist der Meinung, dass in vielen Gemeinden ein Bewusstsein vorhanden ist, welches durch die momentan herrschende Stimmungslage „endlich“ Rückenwind bekomme. Dies führe zu einer Stärkung von Personen, Organisationen und Gemeinden, welche Engagement für das Umsetzen von Maßnahmen gegen den Klimawandel zeigen. Weiters habe sich das persönliche Bewusstsein im Hinblick auf das Konsumverhalten, die Ernährung und die Mobilität gewandelt. Vor allem junge Menschen würden sich für Themen wie fairer Handel, Klimaschutz, erneuerbare Energien und biologischer Anbau interessieren. Im Gegensatz dazu gibt es jedoch jene, welche der Meinung seien, dass ihr Beitrag zum Klima keinen Unterschied mache. Als Gegenargument bringt Bürgermeister Schuster hier an, dass die Lebensqualität vor Ort (weniger Autos, weniger Lärm und weniger Abgase) auch durch einen kleinen Beitrag jedes Bewohners verbessert werden könnte. Solche Argumente seien notwendig, denn nur ein kleiner Teil der Menschen würde das persönliche Verhalten ändern, wenn dadurch „nur“ internationale Klimaziele erreicht werden würden und sich nichts im persönlichen Umfeld ändert.

Laut Bürgermeister Würzburger aus der Gemeinde Steyregg gibt es nahezu einen „Hype“ um das Thema Klimaschutz und Klimawandel, wobei die FFF-Bewegung einen großen Anteil daran leiste. Dennoch könne am Wahlergebnis von der Nationalratswahl am 29.09.2019 abgelesen werden, dass der Umwelt- und Klimaschutz kein „Massenphänomen“ sei, obwohl den Grünen die Rückkehr in den Nationalrat gelungen ist.

Bürgermeister Babler erzählt, dass die Gemeindebewohner auf diversen Internetplattformen ihre Wünsche für die Gemeinde mitteilen würden. Daraus kann der Bürgermeister schließen, welche Themenbereiche und Projekte angenommen bzw. abgelehnt werden. Ihm sei außerdem wichtig, vor allem in der älteren Bevölkerung ein stärkeres Ökologiebewusstsein zu schaffen, indem er diesem Thema bei Pensionistenveranstaltungen Aufmerksamkeit geschenkt habe.

Landesstatthalter Rüdissler vom Bundesland Vorarlberg meint, dass eine zunehmend große Zahl an Menschen bewusst mit dem Klimathema umgehe. Grund dafür sei, dass sich die ÖsterreicherInnen auf einem hohen Wohlstandsniveau befinden. Gäbe es eine Krise, so würde der Klimaschutz an Bedeutung verlieren.

Bürgermeister Frey aus der Gemeinde Hart bei Graz wollte mit dem Ausrufen des Klimanotstandes erreichen, dass das Bewusstsein der Bevölkerung dadurch geweckt werde und die gesamte öffentliche Meinung in die Richtung des Klimaschutzes drängt. Nur bei Druck durch die Bevölkerung könne ein Umdenken vor allem bei großen Konzernen und in der Politik stattfinden.

Bürgermeister Martschitsch aus der Gemeinde Hartberg berichtete, dass das Ausrufen des Klimanotstandes zu zwei Meinungen geführt habe. Eine Gruppe sei froh gewesen, dass

„endlich“ etwas für das Klima getan werde, die andere Gruppe sei eher negativ eingestellt gewesen. In beiden Fällen haben es dennoch bewirkt, dass die Menschen über das Klima, den Klimawandel und den Klimaschutz nachdenken.

3.5.7.3 Übersicht und Zusammenfassung

Alle Bürgermeister und der Landesstatthalter haben eine ähnliche Meinung. Durch die FFF-Bewegung, ausgelöst durch Greta Thunberg, durch das Ausrufen des Klimanotstandes oder dadurch, dass in Österreich momentan Wohlstand herrsche, gibt es ein großes Interesse der Bevölkerung an der Klimadebatte. Unabhängig davon, ob man die persönliche Lebenseinstellung und das Verhalten ändern will oder ob man bei seinen ursprünglichen Einstellungen bleiben möchte, wurde eine überall herrschende Diskussion entfacht. Das Klima ist zum Stammtischthema geworden.

3.5.8 Fragestellung 7: Europäische und internationale Ziele

3.5.8.1 Erstellung der Auswertung

In diesem Unterkapitel wird auf die Kyoto-Ziele, welche bis zum Jahr 2012 erreicht hätten werden sollen, auf die Ziele für die Jahre 2020 und 2030 und auf die Ausrufung des Klimanotstandes auf Bundesebene näher eingegangen. Im ersten Schritt wird mithilfe der Funktion „Text Retrieval“ die Jahreszahl „2020“ gesucht und alle Ergebnisse aufgezeigt (siehe Tabelle 3-43).

Tabelle 3-43: Text Retrieval: Suche nach „2020“

Case	Text
Kufstein	Das Erreichen der Klimaziele für 2020 hält Bürgermeister Krumschnabel für wenig realistisch, allerdings ist er davon überzeugt, dass „alles noch schaffbar ist“ (Anm.: Zwei Grad Ziel, Ziele für 2030).
Steyregg	Der Steyregger Bürgermeister äußert sich kritisch zu der Frage, ob Österreich die Ziele für die Jahre 2020 , 2030 und 2050 erfüllen könne.
Hart bei Graz	Bürgermeister Frey meint, dass die österreichischen Ziele für die Jahre 2020 und 2030 eingehalten werden könnten, wenn die neue Bundesregierung aus ÖVP und den Grünen es schaffe, verantwortungsvolle Politik zu betreiben.

Weiters wird untersucht, welchen Standpunkt die Bürgermeister zur Wahrscheinlichkeit der Zielerreichung für das Jahr 2030 vertreten. Die Funktion „Text Retrieval“ wird abermals verwendet, die Ergebnisse für die Suche nach „2030“ sind in Tabelle 3-44 dargestellt.

Tabelle 3-44: Text Retrieval: Suche nach „2030

Case	Text
Kufstein	Österreich hat für das Jahr 2030 klare Ziele.
Kufstein	Das Erreichen der Klimaziele für 2020 hält Bürgermeister Krumschnabel für wenig realistisch, allerdings ist er davon überzeugt, dass „alles noch schaffbar ist“ (Anm.: Zwei Grad Ziel, Ziele für 2030).
Perchtoldsdorf	Daher glaubt er daran, dass die gesteckten Ziele für 2030 erfüllbar sein müssen.
Steyregg	Der Steyregger Bürgermeister äußert sich kritisch zu der Frage, ob Österreich die Ziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050 erfüllen könne.
Traiskirchen	Aus politischer Überzeugung und aus Selbstverpflichtungsgründen sei es für Bürgermeister Babler daher ein klares Ziel, Klimaneutralität bis zum Jahre 2030 zu fordern.
Traiskirchen	Die Ziele für 2030 können nur mit radikalen Veränderungen erreicht werden.
Hart bei Graz	Bürgermeister Frey meint, dass die österreichischen Ziele für die Jahre 2020 und 2030 eingehalten werden könnten, wenn die neue Bundesregierung aus ÖVP und den Grünen es schaffe, verantwortungsvolle Politik zu betreiben.

Die Ergebnisse für die Suche nach dem Begriff „Kyoto“ sind in Tabelle 3-45 vorzufinden.

Tabelle 3-45: Text Retrieval: Suche nach „Kyoto“

Case	Text
Vorarlberg	Landesstatthalter Rüdissler wundert es nicht, dass Österreich die KYOTO -Ziele für 2008-2012 nicht erreicht habe, da diese in einer Dimension festgelegt worden seien, die nicht erreichbar gewesen wäre.
Hart bei Graz	Österreich hat nur durch den Zukauf von Emissionszertifikaten die KYOTO -Ziele erfüllen können.

Weiters wird untersucht, welche Meinung die Bürgermeister bzw. der Landesstatthalter hinsichtlich der zu erwartenden Änderungen in Österreich haben, nachdem Mitte September 2019 der Klimanotstand auch auf Bundesebene ausgerufen worden ist. Dafür werden die Cases auf den Code „Österreichs Ausrufung“ analysiert. Die Ergebnisse werden in Tabelle 3-46 dargestellt.

Tabelle 3-46: Coding Retrieval: Suche nach „Österreichs Ausrufung“

Case	Text
Perchtoldsdorf	Dass Österreich Ende September den Klimanotstand ausgerufen habe, sei ein politisches Signal gewesen. Nun komme es sehr auf die Zusammensetzung der nächsten Regierung an und die Priorisierung der festgelegten Ziele. Der Beschluss sei auch ein klarer Auftrag an die Verwaltung, klimarelevanten Themen Vorzug zu geben. Dennoch merkt Bürgermeister Schuster an, dass Beschlüsse, welche kurz vor der Wahl fallen, immer mit einem Fragezeichen zu versehen seien. Auf Gemeindeebene werde die Ausrufung des Klimanotstandes bzw. der Beschluss des Klimamanifestes ernster genommen, da es einen klaren Handlungskatalog gäbe.
Traiskirchen	Dass in Österreich der Klimanotstand ausgerufen wurde liege nicht an der Überzeugung, ab sofort mehrere Maßnahmen ergreifen zu müssen und für den Klimaschutz einzustehen, sondern an der Tatsache, dass ein Gegenwirken die Bevölkerung, bei der die Wichtigkeit des Klimaschutzes an Bedeutung gewonnen hat, schockieren würde. Da es keine Verbindlichkeit zu Maßnahmensetzung und zu Erreichung von Zielen gäbe, werde sich auch nichts ändern. Dennoch könne die Erderwärmung und die damit verbundenen Probleme dazu führen, dass eine Radikalisierung stattfinden werde. Doch die ökologische Frage kann die Menschen auch ängstlich und zornig machen, da das sozial schwächere Milieu Angst vor erhöhten Kosten, CO ₂ -Steuern und anderen Radikalisierungen hat. Gäbe es ein Verbot anstelle einer Preiserhöhung, wäre niemand benachteiligt.
Vorarlberg	Das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich könne etwas bewirken. Es stelle sich aber nicht mehr die Frage, ob Maßnahmen notwendig wären, da es allgemein bekannt sei, dass diese notwendig seien. Außerdem müsse man optimistisch bleiben. Landesstatthalter Rüdissler ist davon überzeugt, dass das Klimaproblem lösbar sei und dass die Erde und das Klima viel flexibler sind, als wir uns vorstellen. Dennoch sei es wichtig, dass auch andere Staaten davon überzeugt werden, sich mit wichtigen Klimathemen auseinanderzusetzen.

Hart bei Graz	Der Bürgermeister glaubt nicht, dass das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich etwas bewirke. Viel mehr Auswirkungen hätte Greta Thunberg, da durch sie Diskussionen und Emotionen entstanden seien und dadurch ein Bewusstsein bei den Menschen auf der ganzen Welt entstanden sei. Bürgermeister Frey gibt sich optimistisch und meint, dass „alles noch schaffbar“ sei. Die Ausrufung eines Klimanotstandes sei zu wenig.
Hartberg	Der Hartberger Bürgermeister hofft, dass die nächste Bundesregierung das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich ernst nehmen werde und dass die umweltrelevanten Förderrichtlinien umgestellt werden würden, sodass jede und jeder einzelne, der sich klimafreundlich umstellen möchte, dafür auch gefördert werde.

Um Fragestellung 7 vollständig zu beantworten, werden im letzten Schritt alle Sätze und Textpassagen für den Code „Zielerreichung“ gesucht. In Tabelle 3-47 können die Ergebnisse vorgefunden werden. Für die Interpretation bedarf es einer manuellen Untersuchung.

Tabelle 3-47: Coding Retrieval: Suche nach „Zielerreichung“

Case	Text
Kufstein	Bürgermeister Krumschnabel meint dazu, „es ist keine Methode, nur auf Freiwilligkeit zu setzen. Es kostet, was es kostet.“
Kufstein	Eine Anhebung von Benzinpreisen um ein Vielfaches sei sozial nicht gerecht, da als Resultat nur noch Reiche mit dem Auto unterwegs sein werden. Viel sinnvoller wäre es, wenn die Bürger für das „Nicht-Pendeln“ oder „Nicht-Autofahren“ belohnt werden (z.B. finanziert durch erhöhte Benzinpreise), sodass man Profit daraus zieht.
Kufstein	Das Erreichen der Klimaziele für 2020 hält Bürgermeister Krumschnabel für wenig realistisch, allerdings ist er davon überzeugt, dass „alles noch schaffbar ist“ (Anm.: Zwei Grad Ziel, Ziele für 2030). Wichtig sei auch, dass durch Zielvorgaben ein Fortschritt erzielt und darauf hingearbeitet wird, auch wenn das endgültige Ziel schlussendlich nicht erreicht wird. Eine „Dämpfung“ trete ein, aber eine Zielerreichung Österreichs sei noch nie prognostiziert worden. Weiters können die Ziele besser erreicht werden, wenn die Bevölkerung ausreichend und gut über die momentane Situation informiert sei. Wissenschaftlern sei seit Jahren bewusst, dass konkrete Maßnahmen für den Klimaschutz notwendig wären, doch nun komme die Zeit, dass diese Informationen „populärwissenschaftlich“ werden und bei der Bevölkerung Klang finden. Erst dann werden auch von der Bevölkerung Forderungen an die Politiker gestellt, sodass es zu einer Umsetzung konkreter Maßnahmen kommen kann.
Perchtoldsdorf	Daher glaubt er daran, dass die gesteckten Ziele für 2030 erfüllbar sei werden (müssen). Als gutes Beispiel nennt Bürgermeister Schuster FCKW: Durch das große Problem (Ozonloch) wurde ein generelles FCKW-Verbot durchgesetzt, welches sogar in Ländern, von denen man es sich nicht erwartet hätte, befolgt wurde. Dieses Verbot habe zu erstaunlichen Ergebnissen geführt und gut funktioniert. Nun habe der Bürgermeister die Hoffnung, dass es diesmal auch so sein werde. Um die Ziele zu erreichen, müsse man vielleicht gar nichts „verbieten“, sondern eher das Preisgefüge steuern.
Steyregg	Der Steyregger Bürgermeister äußert sich kritisch zu der Frage, ob Österreich die Ziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050 erfüllen könne.

Traiskirchen	Die Ziele für 2030 können nur mit radikalen Veränderungen erreicht werden. Mit Überzeugungskraft, Druck und einer ständigen Veränderung von Aktionsfeldern kann beim Thema Klimaschutz etwas erreicht und verändert werden. Das Freikaufen durch den Zukauf von Zertifikaten gehöre verboten. Des Weiteren solle der Freihandel in den Punkten Ausbeutung, Arbeitsbedingungen und Klimaneutralität infrage gestellt werden. Würde das momentan herrschende System nicht verändert werden, so könnten laut Bürgermeister Babler die Ziele nicht erreicht werden.
Traiskirchen	Dennoch könne die Erderwärmung und die damit verbundenen Probleme dazu führen, dass eine Radikalisierung stattfinden werde. Doch die ökologische Frage kann die Menschen auch ängstlich und zornig machen, da das sozial schwächere Milieu Angst vor erhöhten Kosten, CO ₂ -Steuer und anderen Radikalisierungen hat. Gäbe es ein Verbot anstelle einer Preiserhöhung, wäre niemand benachteiligt.
Vorarlberg	Landesstatthalter Rüdiger wundert es nicht, dass Österreich die KYOTO-Ziele für 2008-2012 nicht erreicht habe, da diese in einer Dimension festgelegt worden seien, die nicht erreichbar gewesen wäre.
Hart bei Graz	Bürgermeister Frey meint, dass die österreichischen Ziele für die Jahre 2020 und 2030 eingehalten werden könnten, wenn die neue Bundesregierung aus ÖVP und den Grünen es schaffe, verantwortungsvolle Politik zu betreiben.
Hartberg	Für Bürgermeister Martschitsch steht fest, dass sich das Mobilitätsverhalten im Berufsalltag ändern müsse
Hartberg	Bürgermeister Martschitsch sieht Österreich bei der Strom- und Energieproduktion als Vorreiter in Europa.
Hartberg	Die Haushalte in den österreichischen Gemeinden hätten Strom aus erneuerbaren Energien, das meiste davon aus Wasserkraft. Für den Energiebedarf in der Industrie müsse man sich etwas einfallen lassen. Es müssten auf europäischer Ebene Parameter eingeführt werden, sodass die Stromproduktion in allen Staaten fair und gerecht ablaufe.

3.5.8.2 Interpretation

3.5.8.2.1 Europäische Ziele für 2020 und 2030

Österreich muss für die Jahre 2020 und 2030 bestimmte Ziele für Emissionsreduktionen, Energieeffizienz und einen Anteil an erneuerbaren Energien erfüllen. Für 2020 sollen die Emissionen um 16% im Vergleich zu 2005 gesenkt werden, im Jahr 2030 um 36%.

Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein ist der Meinung, dass das Erreichen der Klimaziele für das Jahr 2020 wenig realistisch sei. Dennoch ist er davon überzeugt, dass die restlichen Ziele (für das Jahr 2030, Zwei-Grad-Ziel) noch erreichbar sind. Wichtig dabei sei, dass die Bevölkerung ausreichend und gut über die momentane Situation informiert ist. WissenschaftlerInnen sei schon seit Jahrzehnten bewusst, wie sich der Klimawandel auf die Erdatmosphäre auswirke, doch nun sei dieses Wissen „populärwissenschaftlich“ geworden. Durch das Wissen in der Bevölkerung könne der Regierung ein größerer Druck entgegengebracht werden. Weiters wichtig ist, dass es keine Methode sei, nur auf Freiwilligkeit der BürgerInnen zu setzen. „Es kostet, was es kostet“ meint der Bürgermeister in Bezug auf den Auto- und Flugverkehr. Es sei jedoch nicht sinnvoll, den Treibstoffpreis zu teuer zu verkaufen,

da dies sozial nicht gerecht wäre. Besser wäre ein Belohnen bei „Nicht-PendlerInnen“ oder „Nicht-Auto-FahrerInnen“ finanziert aus etwas höheren Spritpreisen.

Bürgermeister Schuster aus Perchtoldsdorf glaubt daran, dass die gesteckten Ziele für 2030 erfüllbar sein müssen. Als gutes Beispiel könne das bereits erfolgreich umgesetzte FCKW-Verbot herangezogen werden. Außerdem meint der Bürgermeister, dass die Ziele vielleicht nicht durch Verbote, sondern eher durch das Preisgefüge erreicht werden können.

Bürgermeister Babler aus der Gemeinde Traiskirchen meint, dass die Ziele für das Jahr 2030 nur mit radikalen Veränderungen erreicht werden können, indem mit Überzeugungskraft, Druck und einer ständigen Veränderung von Aktionsfeldern gearbeitet wird. Das „Freikaufen“ durch den Zukauf von Emissionszertifikaten gehöre verboten.

Bürgermeister Würzburger aus der Gemeinde Steyregg äußerte sich kritisch zu der Frage, ob Österreich die Ziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050 erfüllen könne.

Bürgermeister Frey aus der Gemeinde Hart bei Graz ist der Meinung, dass die österreichischen Ziele für die Jahre 2020 und 2030 nur dann eingehalten werden können, wenn die neue Bundesregierung aus ÖVP und den Grünen eine verantwortungsvolle Politik betreibe. Die größte Herausforderung liege in der Industrie. Hier wird Motivation zu wenig sein, da die Industrie rechtliche Rahmenbedingungen wie etwa eine ökosoziale Steuerreform benötigt.

Österreich hat nur durch den Zukauf von Emissionszertifikaten die Kyotoziele im Zeitraum von 2008 bis 2012 erfüllen können. Landesstatthalter Rüdiger wundert es nicht, dass diese Ziele nicht erreicht wurden, da sie in einer Dimension festgelegt worden seien, die nicht erreichbar gewesen wäre. Es seien Parameter zur Zielerreichung herangezogen worden, welche im Jahr 1990 Gültigkeit hatten. Durch die massive Steigerung der Bevölkerung, des Wirtschaftswachstums und der Anzahl der Haushalte sei eine Zielerreichung niemals möglich gewesen. Problematisch sei außerdem, dass Österreich der Tanktourismus angelastet wird, da Urlaubs- und Tagesgäste in Österreich tanken würden, um sich Geld im Heimatland zu sparen. Eine sinnvolle Lösung wäre es, die Preise hier anzuheben. Ein einheitliches Gerüst an Maßnahmen sei europaweit notwendig. Doch bis jetzt gäbe es noch kein sinnvolles CO₂-Steuerkonzept.

3.5.8.2.2 Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich

In Österreich wurde Ende September 2019 der Klimanotstand ausgerufen. Bürgermeister Schuster aus der Gemeinde Perchtoldsdorf meint, dass dies ein politisches Signal gewesen sei. Die Umsetzung von Maßnahmen hänge von der Zusammensetzung der nächsten Regierung und der Priorisierung der festgelegten Ziele ab. Der Beschluss sei ein klarer Auftrag an die Verwaltung, klimarelevanten Themen den Vorzug zu geben. Dennoch seien Beschlüsse, welche kurz vor einer Wahl getroffen werden, mit einem Fragezeichen zu versehen. Auf Gemeindeebene werde das Ausrufen des Klimanotstandes ernster genommen.

Bürgermeister Babler aus der Gemeinde Traiskirchen meint, dass der Klimanotstand nicht aus einer tiefen Überzeugung ausgerufen worden sei, sondern dass ein Gegenwirken die Bevölkerung, bei der der Klimaschutz an Bedeutung gewonnen hat, schockiert hätte. Da es durch das Ausrufen des Klimaschutzes keine Verbindlichkeit zur Maßnahmensetzung und zur Erreichung von Zielen gibt, werde sich auch nichts ändern. Dennoch ist Bürgermeister Babler der Meinung, dass durch die Erderwärmung und die damit einhergehenden Probleme zu einem Umdenken und radikalen Veränderungen führen können.

Landesstatthalter Rüdissler meint, dass das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich etwas bewirken könne. Es stellt sich aber nicht mehr die Frage, ob Maßnahmen ergriffen werden sollten, da man schon weiß, dass diese notwendig sind. Der Landesstatthalter ist davon überzeugt, dass das Klimaproblem lösbar sei und dass die Erde und das Klima viel flexibler sind, als die Menschen es sich vorstellen. Wichtig sei nun, auch andere Staaten davon zu überzeugen, sich mit wichtigen Klimathemen auseinanderzusetzen.

Bürgermeister Frey der Gemeinde Hart bei Graz glaubt nicht, dass das Ausrufen des Klimanotstandes etwas bewirke. Greta Thunberg habe viel mehr Auswirkungen, da durch sie Diskussionen und Emotionen entstanden seien und sich dadurch ein Klimabewusstsein bei den Menschen auf der ganzen Welt entwickelt habe. Laut dem Bürgermeister sei das Ausrufen des Klimanotstandes zu wenig, aber er gibt sich optimistisch und meint, dass „alles noch schaffbar“ sei.

Bürgermeister Martschitsch der Gemeinde Hartberg hofft, dass die nächste Bundesregierung das Ausrufen des Klimanotstandes ernst nehmen werde und dass umweltrelevante Förderrichtlinien umgestellt werden, sodass jede und jeder einzelne, der sich klimafreundlich umstellen möchte, dafür auch gefördert wird. Für den Bürgermeister steht fest, dass sich das Mobilitätsverhalten im Berufsalltag ändern müsse.

3.5.8.3 Übersicht und Zusammenfassung

Der Großteil der Bürgermeister glaubt daran, dass die österreichischen Ziele für das Jahr 2030 noch erreicht werden können. Dafür seien jedoch Veränderungen erforderlich.

Bürgermeister Krumschnabel ist der Meinung, dass der Klimawandel nun beim „Mainstream“ angekommen sei. Nur durch das Wissen in der Bevölkerung könne Druck auf die Regierung gemacht werden, welche schlussendlich ausreichend Maßnahmen ergreifen werde. Auch Bürgermeister Schuster glaubt an die Zielerreichung für das Jahr 2030. Diese Ziele können jedoch nicht mit Verboten, sondern eher durch Steuerung des Preisgefüges erreicht werden. Bürgermeister Babler ist der Überzeugung, dass radikale Veränderungen notwendig seien, indem mit Überzeugungskraft, Druck und einer ständigen Veränderung von Aktionsfeldern gearbeitet wird. Bürgermeister Frey meint, dass die Ziele für 2030 nur dann

erreicht werden können, wenn in Österreich verantwortungsvolle Politik betrieben werde. Nur Bürgermeister Würzburger äußert sich kritisch über die Zielerreichung Österreichs. Tabelle 3-48 zeigt eine zusammenfassende Übersicht über die Meinung der Bürgermeister zur Zielerreichung für das Jahr 2030.

Landesstatthalter Rüdissler meint, dass die Kyoto-Ziele niemals eingehalten werden konnten, da diese unter anderen Rahmenbedingungen formuliert worden seien und das rasante Wachstum der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Anzahl der Haushalte nicht berücksichtigt worden sei. Zusätzlich werde Österreich der Tanktourismus angelastet. Durch eine Steuerung der Bepreisung könnte hier eine Veränderung eintreten.

Tabelle 3-48: Meinung zu Zielerreichung für das Jahr 2030 [x trifft zu]

	Erreichbar	Keine Aussage	Unerreichbar/Kritisch	Notwendigkeit
Perchtoldsdorf	x			Steuerung des Preisgefüges
Traiskirchen	x			Radikale Veränderungen
Hart bei Graz	x			Verantwortungsvolle Politik
Steyregg			x	-
Hartberg		x		-
Kufstein	x			Druck durch Bevölkerung
Vorarlberg		x		-

In Österreich ist Ende September der Klimanotstand ausgerufen worden. Die Bürgermeister und der Landesstatthalter sind nach ihrer Meinung dazu befragt worden (mit Ausnahme von Bürgermeister Krumschnabel der Gemeinde Kufstein und Bürgermeister Würzburger der Gemeinde Steyregg, da zum Zeitpunkt des Interviews der Klimanotstand noch nicht ausgerufen war).

Bürgermeister Schuster bezeichnet dies als politisches Signal, welches vor allem an die Verwaltung gerichtet ist, welche Maßnahmen ergreifen müsse. Ob Veränderungen vollzogen werden, würde von der nächsten Regierung abhängen. Der Klimanotstand ist kurz vor der Nationalratswahl ausgerufen worden, daher sei dieser Beschluss mit einem Fragezeichen zu versehen. Bürgermeister Babler ist der Meinung, dass der Klimanotstand nur deshalb auf österreichischer Ebene ausgerufen worden ist, weil eine Gegenmeinung dazu die Bevölkerung schockiert hätte. Ändern würde sich dadurch jedoch nichts, da es durch das Ausrufen des Klimanotstandes keine Verbindlichkeit zu Verpflichtungen oder zu einer Zielerreichung gibt. Landesstatthalter Rüdissler meint, dass das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich etwas bewirken könne. Bürgermeister Frey ist nicht dieser Meinung und bezeichnet Greta Thunberg als viel stärkeren Motivator, klimarelevante Maßnahmen zu setzen und Aufsehen in der Bevölkerung zu erregen. Bürgermeister Martschitsch hofft, dass die nächste Bundesregierung

das Ausrufen des Klimanotstandes ernst nehmen und klimarelevante Maßnahmen ergreifen werde. Eine Übersicht findet sich in Tabelle 3-49.

Tabelle 3-49: Meinung über das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich [x trifft zu, - keine exakte Zuordnung möglich]

	Positive Wirkung	Keine Wirkung	Meinung
Perchtoldsdorf	-	-	Abhängig von nächster Regierung
Traiskirchen		x	Gegenmeinung würde Bevölkerung schockieren
Hart bei Graz		x	Greta Thunberg könne viel mehr bewirken
Hartberg	-	-	Abhängig von nächster Regierung
Vorarlberg	x		-

3.5.9 Fragestellung 8: Zukunftsaussichten

3.5.9.1 Erstellung der Auswertung

In den geführten Interviews wurden auch die Zukunftsvorstellungen der Bürgermeister bzw. des Landesstatthalters näher erläutert. Zunächst wird analysiert, welche Meinung über E-Autos, Hybridautos und Wasserstoffautos herrscht. Die Ergebnisse sind der Tabelle 3-50 zu entnehmen. Die Interpretation und Auswertung dieser Resultate werden manuell erfolgen.

Tabelle 3-50: Coding Retrieval: Suche nach „E-Autos, Wasserstoffautos“

Case	Text
Kufstein	Für die nahe Zukunft hält Kufsteins Bürgermeister eine Kombination aus E-Autos, Wasserstoffautos und PKWs mit Hybridantrieben für sinnvoll, da Veränderungen in die „richtige Richtung“ notwendig seien und die schlussendliche Lösung für die Zukunft (etwa neue Technologien) sowieso nicht vorhersehbar wäre.
Perchtoldsdorf	E-Mobilität könne in Zukunft Teil der Lösung sein, dennoch seien Elektroautos kein „Allheilmittel“. Bürgermeister Schuster schätze diese besser als Verbrennungsmotoren ein, da sie leiser seien und keine direkten Emissionen erzeugen. Auch VCÖ und VCD sagen den E-Autos eine höhere Umweltverträglichkeit zu. Unerklärlich finde der Bürgermeister die Popularität von SUVs im städtischen Bereich. Dieser Trend habe nichts mit dem Klimaschutz zu tun und sei unökologisch.
Steyregg	Elektro-Mobilität sei eine Übergangstechnologie, bis die Alternative Wasserstoff effizient genutzt werden könne. In der Gemeinde Steyregg befinden sich sechs bis sieben Ladestationen für E-Autos. Für die Zukunft könne sich Bürgermeister Würzburger eine Steigerung der Effizienz durch autonomes Fahren vorstellen. Ideales Eingliedern und Abfahren sowie geringere Abstände zwischen den Fahrzeugen könnten weiters zu einer Stauauflösung beitragen.
Traiskirchen	Laut Bürgermeister Babler werden Wasserstoffautos aufgrund des hohen Energieaufwands bei der Erzeugung von Wasserstoff keine Zukunft haben. Dass Öl und Diesel als immer vorhandene Selbstverständlichkeit angesehen werden, irritiert den Bürgermeister. Natürlich seien Batterien für E-Autos umweltschädigend, aber für einige Stoffe (wie z.B. Blei) gäbe es schon sehr gute Recyclingmöglichkeiten. Je nach Lastenprofil und Fahrweg pro Tag soll entschieden werden, aus welchem Material die Batterie sein kann (Blei, Lithium, etc.). Sobald der Aufladevorgang für E-Autos maximal eine Viertelstunde dauert, werde die Anzahl der Nutzer steigen, da eine gewisse Hemmschwelle überwunden werde. Die Zukunft könnte in der E-Mobilität liegen, sobald die Frage der Stromspeicherung gelöst sei. Momentan gäbe es große Verluste, da der erzeugte Strom von z.B. Windparks nicht augenblicklich genutzt werde. Durch E-Mobilität könne die Erderwärmung und die Lärmbelastung reduziert und die Luftgüte erhöht werden. Ein Nischenthema liege bei Biogas, wobei es in Österreich strenge gesetzliche Vorgaben zur Nutzung von Biogas gäbe.
Vorarlberg	Landesstatthalter Rüdissler meint, dass E-Mobilität nicht die Lösung sei. Laut einer Studie des deutschen Ökonoms Hans Werner Sinn in Zusammenarbeit mit deutschen Wissenschaftlern sei bestätigt worden, dass der Gesamtlebenszyklus einer Dieselaautos besser sei als von einem E-Auto. Außerdem würde das Elektroauto das raumplanerische Problem zur Bewältigung des Verkehrs nicht lösen. Zukunftsträchtig sei eine intelligente intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel, wobei bei Priorität bei Fuß und Fahrrad liegen solle.

Hart bei Graz	Bürgermeister Frey weiß, dass wir uns von Verbrennungsmotoren distanzieren müssen. Es müsse aber der Individualverkehr grundsätzlich infrage gestellt werden. Dies bedeute nicht, dass nicht sehr wohl energieautark betriebene Sammeltaxis auf Elektro- oder Wasserstoffbasis die Zukunft sein könnten.
Hartberg	Bürgermeister Martschitsch glaubt, dass das E-Auto die Zukunft sein werde. Wasserstoff könne vor allem im Transportwesen eine Rolle spielen. Als Übergangslösung würde es für die nächsten 10 Jahre Hybridautos geben.

In diesem Unterkapitel wird auch das Thema „Pendeln“ und das Pendlerpauschale näher eingegangen. Mithilfe der Funktion „Coding Retrieval“ wird der Code „Pendel(problem)“ auffindig gemacht. Die Resultate sind in Tabelle 3-51 vorzufinden.

Tabelle 3-51: Coding Retrieval: Suche nach „Pendel(problem)“

Case	Text
Kufstein	Das Pendlerpauschale hält Bürgermeister Krumschnabel dann für sinnvoll, wenn ein Weg öffentlich nicht mehr zumutbar ist – die Lebensqualität der Menschen müsse im Auge behalten werden. Doch in ferner Zukunft werde sich diese Frage nicht mehr stellen, da durch den technologischen Fortschritt das Arbeiten und auch das Einkaufen von daheim aus möglich wäre. Durch die dadurch entstehende Reduktion von Wegen werde sich einerseits die Lebensqualität der Menschen verbessern und andererseits eine Emissionsreduktion des Pendlerverkehrs einstellen.
Perchtoldsdorf	In der Gemeinde Perchtoldsdorf herrsche durch die unmittelbare Nähe an Wien kein großartiges Pendelproblem. Es gäbe aber viele Gemeinden, die so klein oder zersiedelt sind, sodass sich kein Bussystem lohne. Eine Ausdünnung der ländlichen Regionen müsse verhindert werden. Da viele Gemeinden mit Absiedelungsproblemen zu kämpfen hätten, müsse ein gut funktionierendes Konzept der Besteuerung überlegt werden, sodass ein Lenkungseffekt erzielt werden könne.

3.5.9.2 Interpretation

Im letzten Punkt wird untersucht, welche Entwicklungen und Technologien die Zukunft prägen könnten.

Bürgermeister Krumschnabel kann sich eine Kombination aus E-Autos, Wasserstoffautos und PKWs mit Hybridantrieben vorstellen, da Veränderungen in die „richtige Richtung“ notwendig seien. Die endgültige Lösung für die Zukunft sei sowieso nicht vorhersehbar.

Bürgermeister Schuster kann sich vorstellen, dass E-Mobilität ein Teil der Lösung sein kann. E-Autos hätten auch laut VCÖ und VCD eine höhere Umweltverträglichkeit als Autos mit Verbrennungsmotoren. Zusätzlich sind sie leiser und erzeugen keine direkten Emissionen. Dennoch merkt der Bürgermeister an, dass E-Autos kein „Allheilmittel“ sind.

Bürgermeister Würzburger meint, dass Elektro-Mobilität eine Übergangstechnologie sei, bis die Alternative Wasserstoff effizient genutzt werden könne. Eine Steigerung der Effizienz könne durch autonomes Fahren erreicht werden. Ideales Eingliedern und Abfahren sowie

geringere Abstände zwischen den Fahrzeugen könnten ebenfalls zu einer Stauauflösung beitragen.

Bürgermeister Babler aus der Gemeinde Traiskirchen ist der Meinung, dass Wasserstoffautos aufgrund des hohen Energieaufwandes bei der Erzeugung von Wasserstoff keine Zukunft haben. Dass das Vorhandensein von Öl und Diesel als selbstverständlich angesehen werde, irritiert den Bürgermeister. Die Zukunft könnte in der E-Mobilität liegen, sobald die Frage der Stromspeicherung gelöst sei. Damit könnten die Erderwärmung und die Lärmbelastung reduziert werden. Mittlerweile gäbe es schon sehr gute Recyclingmöglichkeiten, wobei das Material der Batterie auf das Lastenprofil und die Fahrwege pro Tag abzustimmen sei.

Landesstatthalter Rüdissler ist der Meinung, dass E-Mobilität nicht die Lösung sein könne. Laut einer Studie sei der Gesamtlebenszyklus eines Dieselaautos hinsichtlich der Nachhaltigkeit besser als der eines E-Autos. Außerdem würde das Elektroauto das raumplanerische Problem zur Bewältigung des Verkehrs nicht lösen. Zukunftsträchtig sei eine intelligente intermodale Verknüpfung der Verkehrsmittel, wobei die Priorität bei Fuß und Fahrrad liege.

3.5.9.3 Übersicht und Zusammenfassung

Tabelle 3-52 zeigt eine Übersicht über mögliche Lösungsansätze für die Zukunft. Die Bürgermeister und der Landesstatthalter wurden befragt, ob E-Mobilität die Lösung für die zukünftige Probleme sein könne. Bürgermeister Schuster und Bürgermeister Babler äußern sich hierzu kritisch, Landesstatthalter Rüdissler meint, dass das raumplanerische Problem bewältigt werden müsse und E-Mobilität daher nicht die Lösung sei.

Tabelle 3-52: Mögliche Lösungsansätze für die Zukunft [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]

	E-Autos	Wasserstoffautos	Hybrid	Sonstiges
Perchtoldsdorf	(x)			E-Autos sind kein "Allheilmittel"
Traiskirchen	(x)			Problem des Energieaufwandes
Steyregg	x			Autonomes Fahren
Hartberg	x	x	x	Hybrid als Übergangslösung
Kufstein	x	x	x	Endgültige Lösung noch unbekannt
Vorarlberg				Raumplanerisches Problem

4 Resultate

In Österreich haben sieben Gemeinden und das Bundesland Vorarlberg den Klimanotstand ausgerufen. Untersucht wurde, in welcher Gebietskörperschaft durch diese Ausrufung tiefgreifende Veränderungen vorgenommen werden und in wie weit sich eine Klimanotstands-Gemeinde nun von einer „herkömmlichen“ Gemeinde unterscheidet. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen dem Ausrufen eines Klimanotstandes und eines Climate Emergency bzw. dem Beschluss eines Klimaschutzmanifestes gemacht.

Das Ausrufen des Klimanotstandes ist nicht an Zielerfüllungen und Verpflichtungen gebunden. Daher kann jede Gebietskörperschaft den Klimanotstand ausrufen und muss dennoch keine Veränderungen vornehmen. Daher ist auch der Hauptgrund, mit dem Ausrufen ein **Zeichen** in andere Gemeinden und Bundesländer auszusenden, um die Wichtigkeit bzw. Aktualität des Klimawandels und der Klimapolitik zu unterstreichen. Der zweite Hauptgrund, den Klimanotstand auszurufen, ist die dabei entstehende **Sensibilisierung der Bevölkerung**. Durch das Verbreiten des Themas in (sozialen) Medien sind viele ÖsterreicherInnen auf die Klimadebatte aufmerksam geworden. Unabhängig von der persönlichen Meinung und Einstellung entstehen Diskussionen und Debatten. Seit Juli 2019 gibt es in Österreich keinen Tag, an dem das Thema Klimawandel, Klimanotstand oder Klima- und Umweltpolitik nicht in einer Zeitung oder in sozialen Medien behandelt wird. Dies ist einerseits dem Faktum geschuldet, dass in den Monaten Juni und Juli 2019 acht österreichische Gebietskörperschaften den Klimanotstand ausgerufen haben (lokale Aktualität), und andererseits der Klimaaktivistin Greta Thunberg, durch welche die Fridays For Future-Bewegung in Gang gesetzt worden ist (internationale Aktualität).

Die Erwartungen von einigen WissenschaftlerInnen, AktivistInnen und PolitikerInnen zu Veränderungen in der Klimapolitik sind hoch. Durch das Ausrufen des Klimanotstandes ist bei vielen ÖsterreicherInnen die Hoffnung geweckt worden, dass nun radikale Änderungen vorgenommen werden könnten. Doch diese sind trotz des Ausrufens des Klimanotstandes größtenteils ausgeblieben.

Der Unterschied zu Gebietskörperschaften, in welchen kein Klimanotstand ausgerufen worden ist, kann als minimal oder nicht vorhanden bezeichnet werden. Nur die Bürgermeister der Gemeinden Traiskirchen und Perchtoldsdorf sehen einen großen Unterschied zu anderen Gemeinden und sind auch der tiefen Überzeugung, klimarelevante Maßnahmen setzen zu müssen (wobei Bürgermeister Schuster der Gemeinde Perchtoldsdorf bereits vor der Ausrufung des Klimanotstandes viele klimafreundliche Maßnahmen ergriffen hat und die Gemeinde an einem günstigen Standort liegt).

Ob durch das Ausrufen des Klimanotstandes Änderungen in der Budgetierung vorgenommen werden, kann im Zuge dieser Arbeit nicht beantwortet werden, da die befragten

Bürgermeister teilweise keinen Bezug zu dieser Fragestellung genommen haben oder teilweise nicht wissen, ob das Ausrufen des Klimanotstandes hier eine Änderung bewirkt habe. Bei Personalangelegenheiten wird es „nur“ in drei Gemeinden (Kufstein, Hart bei Graz, Traiskirchen) Veränderungen geben, wobei durch den Beitritt zum Klimabündnis oder durch Förderungen als e5-Gemeinde Anforderungen von höherer Instanz gestellt werden können und daher fraglich ist, ob die Gemeinderäte diesen Anforderungen nachkommen oder aufgrund des Klimanotstandes Veränderungen ergreifen.

In den Gebietskörperschaften sind bereits vor dem Ausrufen des Klimanotstandes diverse Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung ergriffen worden. In allen Klimanotstands-Gemeinden gibt es einen regionalen Bahnanschluss. Daher stellt sich die Frage, wie die Anfahrtswege zum Bahnhof zurückgelegt werden können. Der innerstädtische ÖV stellt sich bei vielen Gemeinden als problematisch dar, da entweder das gesamte Gemeindegebiet mit einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht abgedeckt werden könne (Traiskirchen) oder die Gemeinde zu klein ist, sodass sich kein Bussystem auszahle (Steyregg). In Hart bei Graz wird mithilfe von Anrufsammeltaxis gearbeitet, welche jedoch nicht ausreichend genutzt werden. Höchste Priorität ist auf den Ausbau eines Radwegenetzes gelegt worden, sodass bereits einige Konzepte erstellt worden sind, welche nun in die Umsetzungsphase gelangen.

Werden nun jene Maßnahmen betrachtet, welche die Gebietskörperschaften in Zukunft umsetzen wollen, so kann festgestellt werden, dass für den Fußgängerverkehr mit Ausnahme in der Gemeinde Traiskirchen kaum etwas geplant wurde. Nur die Bürgermeister der Gemeinden Hart bei Graz und Kufstein können sich vorstellen, Veränderungen im innerstädtischen ÖV vorzunehmen. Die höchste Priorität gilt wiederum dem Ausbau eines Radwegesystems.

Momentan herrscht ein großes Interesse der Bevölkerung an der Klimadebatte, welches einerseits durch das Ausrufen des Klimanotstandes in acht österreichischen Gebietskörperschaften und andererseits durch Greta Thunberg und die dadurch entstandene FFF-Bewegung ausgelöst worden ist. Das Klima ist zum Stammtisch-Thema geworden.

Für die Bürgermeister der Gemeinden Traiskirchen und Perchtoldsdorf und für Landesstatthalter Rüdissler stehen fest, dass E-Mobilität nicht die Lösung für zukünftige Klimamaßnahmen ist. Landesstatthalter Rüdissler weist auf die Wichtigkeit der intermodalen Verknüpfung und der raumplanerischen Lösung hin. Bürgermeister Krumschnabel der Gemeinde Kufstein meint, dass eine Kombination aus E-Autos, Wasserstoffautos und Hybridautos eine Übergangslösung darstellen kann, dass die endgültige Lösung jedoch noch unbekannt sei. Bürgermeister Würzburger weist auf die Energie- und Staueinsparung, welche durch autonomes Fahren erzielt werden könnte, hin. Bürgermeister Martschitsch der Gemeinde Hartberg bezeichnet sowohl das Elektro-Auto als auch den Wasserstoffantrieb im Transportbereich als Zukunftslösung.

5 Diskussion

5.1 Veränderungen durch das Ausrufen des Klimanotstandes

In dieser Arbeit ist untersucht worden, welche Auswirkungen das Ausrufen des Klimanotstandes auf die Maßnahmensetzung in der Verkehrspolitik hat. In diesem Kapitel werden die Hauptgründe und die getroffenen und geplanten Maßnahmen nochmals zusammengefasst, um die Schlussfolgerung zu ziehen, ob das Ausrufen eine Veränderung mit sich gebracht hat oder ob die jeweilige Gebietskörperschaft ähnliche Maßnahmen ergreifen will wie bisher.

Die Gemeinde Perchtoldsdorf kann als Vorreitergemeinde bezeichnet werden. In der Vergangenheit sind bereits Maßnahmen im Fußverkehr, im Radverkehr und im ÖV ergriffen worden. Das Ziel ist nun, so wie bisher weiterzumachen. Bürgermeister Schuster erklärt, dass man in Perchtoldsdorf nicht von einer „Revolution“, sondern von einer „Evolution“ sprechen kann. Der Klimanotstand wurde in der Gemeinde ausgerufen, um andere Gemeinden auf die Wichtigkeit der Themen Klimawandel und Klimapolitik aufmerksam zu machen. Außerdem könne die Gemeinde als „Vorzeigebispiel“ herangezogen werden, sodass deren Klima- und Umweltpolitik auch in anderen Gemeinden Umsetzung findet. Durch das Ausrufen des Klimanotstandes würden nun keine Veränderungen vorgenommen, sondern Aufmerksamkeit erregt werden.

In der Gemeinde Traiskirchen ist der Klimanotstand ausgerufen worden, weil Bürgermeister Babler der tiefen Überzeugung ist, dass Maßnahmen gegen den Klimawandel und für das Wohl der Menschen und anderer Lebewesen ergriffen werden müssen. Wenige Maßnahmen im Fußverkehr sind bereits ergriffen worden, doch es soll noch viel mehr erreicht werden. Auch im ÖV und im Radverkehr wird nun nach optimalen Lösungen gesucht. Daher kann hier geschlussfolgert werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes in der Gemeinde Traiskirchen Änderungen bewirkt hat oder zumindest bewirken soll.

In der Gemeinde Hart bei Graz ist der Klimanotstand ausgerufen worden, um die Bevölkerung zu sensibilisieren und um andere Gemeinden auf das Thema aufmerksam zu machen. Bürgermeister Frey kann nicht sagen, ob die getroffenen und geplanten Maßnahmen nicht auch ohne das Ausrufen des Klimanotstandes getätigt worden wären. Daher kann zusammengefasst werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes kein Auslöser für Veränderungen ist, sondern eine Sensibilisierung der Bevölkerung bewirken soll.

In der Gemeinde Steyregg ist der Klimanotstand ausgerufen worden, um das Bauprojekt der Ost-Umfahrung Linz zu stoppen und die Aufmerksamkeit der Bevölkerung darauf zu ziehen. Aufgrund der lokalen Begrenzung der getroffenen Maßnahmen und Planungen kann der Schluss gezogen werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes keine allgemeinen Veränderungen in der Infrastruktur und Verkehrsplanung bewirkt.

In der Gemeinde Hartberg ist der Klimanotstand aufgrund einer demokratischen Entscheidung ausgerufen worden. Die Folge sei eine Sensibilisierung der Bevölkerung gewesen. In der Gemeinde Hartberg gibt es bereits ein gutes öffentliches Verkehrssystem, ein geplantes Radwegekonzept und Fußgängerzonen. Der Unterschied zu anderen Gemeinden, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, liege allein in der Beschlussfassung. Daher kann der Schluss gezogen werden, dass durch das Ausrufen des Klimanotstandes zwar eine Sensibilisierung, nicht jedoch eine Veränderung in den geplanten Maßnahmen stattfinden wird.

Bürgermeister Krumschnabel aus der Gemeinde Kufstein wollte durch das Ausrufen des Klimanotstandes das Bekenntnis des gesamten Gemeinderats zu einer klimafreundlichen Politik erzielen. Bereits getroffene und geplante Maßnahmen werden auf Klimarelevanz abgetastet und klimafreundliche Projekte vorgereicht. Bürgermeister Krumschnabel meint jedoch, dass es Gemeinden geben wird, welche einen größeren Einsatz beim Klima- und Umweltschutz zeigen und dennoch den Klimanotstand nicht ausgerufen haben. Auf der anderen Seite wird es Gemeinden geben, welche den Klimanotstand ausgerufen haben und wenig bis keine Maßnahmen ergreifen werden. Daraus kann geschlossen werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes die Maßnahmensetzung nicht oder nur wenig beeinflusst und dass es Gemeinden gibt, welche sich viel mehr für den Klimaschutz einsetzen und sich dennoch nicht als „Klimanotstandsgemeinde“ bezeichnen wollen.

Im Bundesland Vorarlberg ist der Klimanotstand ausgerufen worden, da es notwendig erschien, sich mit dem Thema Klima- und Umweltschutz auseinanderzusetzen und umweltfreundliche Alternativen anzubieten. Dabei spielen die Raumplanung und die intermodale Verknüpfung unterschiedlicher klimafreundlicher Verkehrsmittel eine tragende Rolle. Dennoch kann aus dem geführten Interview der Schluss gezogen werden, dass die zukünftig geplanten Maßnahmen auch ohne Ausrufen des Klimanotstandes formuliert worden wären.

Durch die oben angeführten Argumente kann geschlussfolgert werden, dass das Ausrufen des Klimanotstandes keine Veränderungen bei der Maßnahmensetzung, bei Personalangelegenheiten und bei der Budgetierung bewirkt. In den Medien und in verschiedenen Bevölkerungsgruppen herrscht ein Aufschrei nach Veränderung, welche durch das Ausrufen des Klimanotstandes alleine nicht erfolgen würde. Der Grund und die Folge des Ausrufens ist die Sensibilisierung der Bevölkerung. Durch die Nachrichtenverbreitung mittels (sozialer) Medien wird die gesamte Bevölkerung mobilisiert und informiert. Unabhängig von der persönlichen Meinung und Einstellung macht sich ein wachsender Teil der österreichischen Bevölkerung Gedanken um das Klima, den Klima- und Umweltschutz bzw. gesetzte, geplante und mögliche Maßnahmen. In weiterführenden Studien soll daher untersucht werden, in wie weit die Bevölkerung durch das Ausrufen des Klimanotstandes sensibilisiert worden ist und welche Veränderungen dies in der Politik bewirken kann.

5.2 Elektro-Auto vs. Dieselkraftfahrzeug

Ein weiteres strittiges Thema ist die Wirksamkeit und die Klimafreundlichkeit von Elektroautos im Gegensatz zu Dieselkraftfahrzeugen. Laut Ifo-Studie schneiden E-Autos in der Bilanz dann schlechter ab, wenn die Produktion der Batterien, welche aus Kobalt, Lithium und Mangan bestehen können, berücksichtigt wird [13]. Diese Studie erfährt jedoch Kritik durch die „WirtschaftsWoche“ und durch das Umweltbundesamt, welche auf frühere umfangreiche Studien verweisen, in welchen das E-Auto eine bessere CO₂-Bilanz habe. In der Ifo-Studie wurde für die Berechnung der deutsche Strommix für das Laden der Batterien sowie für die Emissionen bei der Herstellung der Batterien herangezogen. Restliche Emissionen, welche bei der Herstellung von Autos anfallen, wurden nicht berücksichtigt. In Wirklichkeit würde der Ausstoß bei E-Autos nur ein Fünftel so hoch sein [6]. An diesem Beispiel ist sichtbar, dass beim Vergleich von Elektro- und Dieselaautos unterschiedliche Parameter berücksichtigt werden können (wie z.B. der Kohlestrom aus Deutschland für die Produktion der Batterien vs. Strom aus erneuerbaren Energiequellen).

5.3 Zukunftslösung: E-Mobilität, Autonomes Fahren und Raumplanung

Diskussionswürdig ist außerdem die „Zukunftslösung“. Sollte sich die E-Mobilität komplett durchsetzen, wären ausreichend erneuerbare Energiequellen vonnöten, um den Strom für die Batterien klimafreundlich zu produzieren. Elektroautos ermöglichen einen geringeren Schadstoffausstoß und geringere Lärmemissionen. Doch die Stauproblematik wäre damit nicht gelöst. Nun stellt sich die Frage, ob autonomes Fahren dieses Problem lösen würde. Ein autonom fahrendes Auto ermöglicht für die Fahrenden die Erledigung anderer Tätigkeiten während der Fahrt (wie essen, schlafen, arbeiten). Diese Zeit kann produktiv genutzt werden. Das würde das Autofahren noch attraktiver machen, da die Menschen zur gleichen Zeit anderen Beschäftigungen nachgehen können und somit nicht mehr die Frage im Raum stünde, ob man öffentlich oder mit dem Auto zur Arbeit fahren solle [5] [18] [19] [28]. Kurztrips am Wochenende könnten häufiger stattfinden.

Eine mögliche Lösung wäre in der Raumplanung zu finden. Man müsse die Möglichkeit schaffen, den Menschen kurze Arbeitswege zur Verfügung zu stellen, indem es zahlreiche kleine und kompakte Städte gibt, in welchen Arbeits-, Wohn- und Freizeitbereiche durchmischt auftreten [35].

6 Schlussfolgerung

Im Zuge dieser Arbeit ist erforscht worden, in wie weit das Ausrufen des Klimanotstandes in acht österreichischen Gebietskörperschaften Planungen und Maßnahmen auf Verkehrs- und Infrastrukturebene beeinflusst. Da dieser Akt nicht an Verpflichtungen und Zielfixierungen geknüpft ist, ist der Klimanotstand größtenteils zur Sensibilisierung der Bevölkerung ausgerufen worden. Dies hat zur Folge, dass ein immer wachsenderer Teil der österreichischen Bevölkerung auf den Klimawandel und die Umweltpolitik aufmerksam wird und dadurch Diskussionen und Debatten zu diesem Thema entstehen.

Der Unterschied zu Gebietskörperschaften, welche den Klimanotstand nicht ausgerufen haben, ist minimal bzw. nicht vorhanden. Getroffene und geplante Maßnahmen sind vom Einsatz und der Prioritätensetzung der einzelnen Gemeinden abhängig und nicht vom Ausrufen des Klimanotstandes. Außerdem ist der Begriff „Notstand“ ein Hindernis, diesen auch auszurufen, da sich wenige Gebietskörperschaften als Notstandsgebiet bezeichnen wollen.

Die Budgetierung wird nicht vom Ausrufen des Klimanotstandes beeinflusst. Gibt es kein zusätzliches Budget für den Klimaschutz, so können keine Investitionen für klimarelevante Projekte getätigt werden. In drei Gebietskörperschaften (Kufstein, Hart bei Graz, Traiskirchen) werden Veränderungen in Personalangelegenheiten getroffen, welche jedoch nicht ausschließlich auf das Ausrufen des Klimanotstandes zurückgeführt werden können. Drei der befragten Bürgermeister (von Kufstein, Traiskirchen, Perchtoldsdorf) haben angegeben, dass die Prioritätensetzung verändert worden ist und klimarelevanten Themen Vorzug gegeben wird.

Nach der Durchführung der Experteninterviews kann nun geschlussfolgert werden, dass es keinen Zusammenhang zwischen dem Ausrufen des Klimanotstandes auf Ebene der Gebietskörperschaften und Veränderungen auf Verkehrs- und Infrastrukturebene gibt. Geplante Maßnahmen sind von der Prioritätensetzung und Einstellung der Gemeinderäte und nicht vom Ausrufen des Klimanotstandes abhängig. Das Ziel ist eine Sensibilisierung der Bevölkerung. Ob diese auch langfristig erreicht werden kann, muss in zukünftigen Studien untersucht werden.

7 Aussicht

In zukünftigen Arbeiten sollte untersucht werden, welche Anforderungen an Klimabündnis- und e5-Gemeinden gestellt werden. Diese können sowohl die Personalstruktur, als auch die Budgetierung und die Alltagspolitik betreffen. Im Zuge dieser Arbeit konnte nicht näher auf diese Fragestellungen eingegangen werden, da kein direkter Zusammenhang zwischen dem Ausrufen des Klimanotstandes und Veränderungen in der Personalstruktur und in der Budgetierung festgestellt werden konnte.

Ein weiterer Forschungsbedarf liegt im Vergleich von Elektro-Autos und Dieselfahrzeugen bezüglich ihrer Leistung, des Emissionsausstoßes und der Nachhaltigkeit. Es soll untersucht werden, ob E-Autos einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können und wie viele Emissionen diese tatsächlich ausstoßen. Im Zuge der Interviews wurden unterschiedliche Studien zitiert, welche auf der einen Seite das E-Auto und auf der anderen Seite das Dieselfahrzeug als umweltfreundlicher bezeichnen. Zum Vergleich können weitere Technologien sowie der Einfluss der Raumplanung herangezogen werden.

Weiters sollte auf die in dieser Arbeit behandelte Forschungsfrage näher eingegangen werden, indem Zuständige in Gebietskörperschaften, in welchen der Klimanotstand nicht ausgerufen worden ist, befragt werden. Ergänzend kann ein Vergleich mit Gemeinden, welche bereits gute Ergebnisse im Klima- und Umweltschutz erzielt haben, geführt werden. Um die Auswirkungen des Ausrufens des Klimanotstandes auf die Bevölkerung zu analysieren, sollten in den betreffenden Gebietskörperschaften auch öffentliche Befragungen oder Online-Umfragen durchgeführt werden. So sollte untersucht werden, ob das Ausrufen des Klimanotstandes tatsächlich eine Sensibilisierung bewirkt hat und in wie weit diese verkehrspolitische Maßnahmen beeinflusst.

8 Literatur

- [1] Bloomberg, AP (09.10.2018). Nobel Prize in economics ‘will help’ climate change movement, winner William Nordhaus says. *Article History*, in: the-japan-times. URL: <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/10/09/world/science-health-world/nobel-prize-economics-will-help-climate-change-movement-winner-william-nordhaus-says/> [02.09.2019].
- [2] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2002). *Die österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung*. Wien.
- [3] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2002). *Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels*. Wien.
- [4] Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Internetseite: *Klimaaktiv*. URL: <https://www.klimaaktiv.at/> [03.09.2019]. Wien.
- [5] Correia, G.; Loeff, E.; Cranenburgh, S.; Snelder, M. & Arem, B. (2019). On the impact of vehicle automation on the Value of Travel Time while performing work and leisure activities in a car: theoretical insights and results from a stated preference survey. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. In press.
- [6] Dambeck, Holger & Nefzger, Emil (2019, 23 April). Wie das Elektroauto schlechtgerechnet wird. Ifo-Studie zur Klimabilanz. *Spiegel*. URL: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/e-auto-schlechtgerechnet-die-ifo-studie-zur-co2-bilanz-a-1263622.html> [27.12.2019].
- [7] Deliga, Sebastian (2019, 26 Juli). Was steckt hinter dem „Klimanotstand“? *Tagesschau.de*. URL: <https://www.tagesschau.de/faktenfinder/kurzerklaert/klimanotstand-105.html> [25.01.2020]
- [8] Dreusicke, Lorena (2019, 10 Mai). Zweites europäisches Land ruft Klimanotstand aus. *Schweriner Volkszeitung SVZ*. URL: <https://www.svz.de/deutschland-welt/politik/Irland-ruft-als-zweites-Land-Klimanotstand-aus-id23764852.html> [25.01.2020].
- [9] Europäische Gemeinschaft, Amtsblatt (27.06.1985). *Richtlinie des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten*. (85/337/EWG).
- [10] Gruber, Reinhold (2019, 05 Juli). Steyregg ruft den Klimanotstand aus. *OÖ Nachrichten*. URL: <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/steyregg-ruft-den-klimanotstand-aus;art66,3145076> [25.01.2020]. Linz.
- [11] Gaul, Bernhard (2019, 03 September). Subventionen: 3,25 Milliarden Euro zulasten der Umwelt. *Kurier*. URL: <https://kurier.at/politik/inland/325-milliarden-ministerium-zeigt-liste-klimaschaedlicher-subventionen/400594916> [18.01.2020].

- [12] Jäger, Julia & Jäger, Carlo C. (30.07.2010). Klimawandel: Warum zwei Grad? Politik und Zeitgeschichte. *Bundeszentrale für politische Bildung*.
URL: <http://www.bpb.de/apuz/32582/warum-zwei-grad?p=all> [10.10.2019].
- [13] Jeß, Christian & Voswinkel, Stefan (2019, 09 Mai). „So sauber sind E-Autos wirklich. CO₂-Bilanz: Elektroauto gegen Diesel“. *Autobild*. URL: <https://www.autobild.de/artikel/co2-bilanz-elektroauto-gegen-diesel-3729677.html> [27.12.2019].
- [14] Käsmayer, Eva (2008, 08 September). „ÖAMTC: Vignetten-Preiserhöhung wäre erst 2040 gerechtfertigt. Club fordert Regierung auf, Versprechen einzuhalten.“ *APA-OTS*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20080908_OTS0103/oe-amtc-vignetten-preiserhoehung-waere-erst-2040-gerechtfertigt [03.01.2020].
- [15] Laufer, Nora. (2019, 29 Mai). „Von Tempo 140 bis Dieselförderung: Was beim Klima zu tun ist“. *Der Standard*.
URL: <https://www.derstandard.at/story/2000103983408/ums-klima-kommt-die-neue-regierung-nicht-herum> [04.01.2020].
- [16] Macoun, Thomas (2018). Skriptum aus Siedlungs- und Verkehrsplanung an der TU Wien. *Forschungsbereich Verkehrsplanung*. Wien.
- [17] Mayer, Alfred (2019, 09 Juli). Hartberg ruft Klimanotstand aus. *Meinbezirk*.
URL: https://www.meinbezirk.at/hartberg-fuerstenfeld/c-lokales/hartberg-ruft-klimanotstand-aus_a3504612 [25.01.2020]. Hartberg-Fürstenfeld.
- [18] Meyer, Jonas; Becker, Henrik; Bösch, Patrick M.; Axhausen, Kay W. (2017). Autonomous vehicles. The next jump in accessibilities? *Research in Transportation Economics*. Volume 62, Pages 80-91. Doi: 10.3929/ethz-b-000118781
- [19] Millard-Ball, A. (2018). Pedestrians, autonomous vehicles, and cities. *Journal of Planning Education and Research*. Volume 38, Pages 6-12.
Doi: 10.1177/0739456X16675674
- [20] Ministerium für ein Lebenswertes Österreich (Mai 2015). *Maßnahmenprogramm des Bundes und der Länder nach Klimaschutzgesetz zur Erreichung des Treibhausgasziels bis 2020 – Zweite Umsetzungsstufe für die Jahre 2015 bis 2018*.
- [21] Müllner, Kirsten (1998): *Klimabündnis europäischer Städte, Gemeinden und indigener Völker – Strategien auf Kommunalen Ebene im Rahmen der Örtlichen Raumplanung zum Klimaschutz* (Diplomarbeit, Raumplanung und Architektur). Wien.
- [22] o.V. (2019, 18 März). Dritte Piste am Flughafen Wien darf gebaut werden. *Die Presse*. URL: <https://www.diepresse.com/5597602/dritte-piste-am-flughafen-wien-darf-gebaut-werden> [04.01.2020].

- [23] o.V. (2019, 27 Juni). Frankreich ruft den Klimanotstand aus. *Zeit Online*. URL: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2019-06/klimaneutralitaet-frankreich-klima-notstand-nationalversammlung-message-input-message-seo-support> [25.01.2020].
- [24] o.V. (2019, 11 Juli). Kufstein ruft als erste Tiroler Gemeinde den Klimanotstand aus. *APA-OTS*.
URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190711_OTS0148/kufstein-ruft-als-erste-tiroler-gemeinde-den-klimanotstand-aus [25.01.2020]. Kufstein.
- [25] o.V. (2019, 14 Juli). Klimanotstand auch in Hart bei Graz. *Steiermark ORF*.
URL: <https://steiermark.orf.at/stories/3004366/> [25.01.2020]. Steiermark.
- [26] o.V. (2019, 05 Juli). Vorarlberg ruft Klimanotstand aus. *Vorarlberg ORF*.
URL: <https://vorarlberg.orf.at/stories/3003146/> [25.01.2020]. Vorarlberg.
- [27] o.V. (2019, 26 September). Österreich hat den Klimanotstand ausgerufen. *Der Standard*. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000109125168/oesterreich-hat-den-klimanotstand-ausrufen> [25.01.2020]. Wien.
- [28] Pudane, Baiba; Rataj, Michal; Molin, Eric J.E.; Mouter, Niek; van Cranenburgh, Sander & Chorus, Caspar G. (2019). How Will Automated Vehicles Shape Users' Daily Activities? Insights from Focus Groups with Commuter in the Netherlands. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Volume 71. Pages 222-235. Doi: 10.1016/j.trd.2018.11.014
- [29] Regierungsprogramm 1999 bis 2003. XXI. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Wolfgang Schüssel (ÖVP).
- [30] Regierungsprogramm 2003 bis 2007. XXII. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Wolfgang Schüssel (ÖVP).
- [31] Regierungsprogramm 2007 bis 2008. XXIII. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Alfred Gusenbauer (SPÖ).
- [32] Regierungsprogramm 2008 bis 2013. XXIV. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ).
- [33] Regierungsprogramm 2013 bis 2017. XXV. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Werner Faymann und Christian Kern (SPÖ).
- [34] Regierungsprogramm 2017 bis 2022. XXVI. Gesetzgebungsperiode unter Bundeskanzler Sebastian Kurz (ÖVP).
- [35] Schiller, Preston L. & Kenworthy, Jeffrey (2018). *An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation*. Oxon and New York: Routledge.

- [36] Seiser, Birgit & Schattleitner, Christoph & Auer, Konstantin & Zach, Katharina (2019, 25 Juni). Warum der Klimanotstand ausgerufen wird. *Kurier*.
URL: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/warum-der-klimanotstand-ausgerufen-wird/400533487> [25.01.2020].
- [37] Seynsche, Monika (12.02.2019). Erste Weltklimakonferenz in Genf. *Deutschlandfunk*.
- [38] Shishlov, Igor & Morel, Romain & Bellassen, Valentin (2016, 06 Oktober). Compliance of the Parties to the Kyoto Protocol in the first commitment period. *Climate Policy*. Volume 16. Pages 768-782. Doi: 10.1080/14693062.2016.1164658
- [39] Umweltbundesamt GmbH. Website: KLAR – KlimawandelAnpassungsModellRegionen. URL: <https://klar-anpassungsregionen.at/klar-regionen/> [03.09.2019]. Wien.
- [40] Vereinte Nationen (Juni 1992). *Agenda 21. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung*. Rio de Janeiro.
- [41] Vereinte Nationen. Website: *Sustainable Development*. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/> [03.09.2019]. New York.
- [42] Website: *Asfinag*. URL: <https://www.asfinag.at/> [03.01.2020]. Wien.
- [43] Website: *Austrian Airlines*. URL: https://austrian.com/?sc_lang=de#home/mobile/co2offsetting [19.09.2019]. Wien.
- [44] Website: *BMW*. URL: <https://www.bmw.com/de/automotive-life/autonomes-fahren.html> [28.01.2020].
- [45] Website: Bundesministerium Finanzen. URL: <https://www.bmf.gv.at/> [04.01.2020]. Wien.
- [46] Website: *Climate Change Centre Austria*. URL: <https://ccca.ac.at/startseite> [03.09.2019]. Wien.
- [47] Website: *e5-Gemeinden*. URL: <https://www.e5-gemeinden.at/> [10.10.2019]. Wien.
- [48] Website: *European Commission*.
URL: https://ec.europa.eu/info/index_en [12.10.2019].
- [49] Website: *Green Climate Fund*.
URL: <https://www.greenclimate.fund/home> [03.09.2019]. Republic of Korea.
- [50] Website: *Klimabündnis – Hamm*.
URL: <https://www.klimabuendnis-hamm.de/> [25.01.2020].
- [51] Website: *Klimabündnis – international*.
URL: <https://www.klimabuendnis.org/home.html> [03.09.2019]. Brüssel.

- [52] Website: *Klimabündnis – Österreich*.
URL: <https://www.klimabuendnis.at/> [03.09.2019]. Wien.
- [53] Website: *Klima- und Energiefonds*.
URL: <https://www.klimafonds.gv.at/> [29.08.2019]. Wien.
- [54] Website: *Lärminfo*. Abbildung 2-4: Lärmkarte Flughafen Wien Schwechat. URL:
<https://laerminfo.at/> [20.09.2019].
- [55] Website: *MühlFerdl*. URL: <https://www.muehlferdl.at/> [08.10.2019]. Mühlviertel.
- [56] Website: *ÖBB*. Österreichische Bundesbahnen: Ticketpreise. URL: <https://tickets.oebb.at/> [18.01.2020].
- [57] Website: *ÖBV – Freytag & Berndt*. Schulatlas. Österreich-Karte. URL:
http://www.schulatlas.com/2014/menue/stummekarte/stk_aut.html [16.01.2020].
- [58] Website: *Republik Österreich – Parlament*. URL: <https://www.parlament.gv.at/>
[03.09.2019]. Wien.
- [59] Website: *StartClim*. URL: <http://www.startclim.at/> [03.09.2019]. Wien.
- [60] Website: *Statistic Austria*. URL: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html
[09.10.2019]. Wien.
- [61] Website: *Umwelt Bundesamt Deutschland*. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/>
[10.10.2019]. Dessau-Roßlau.
- [62] Website: *Umwelt Bundesamt Österreich*. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/>
[03.01.2020]. Wien.
- [63] Website: *WKO*. URL: <https://www.wko.at/> [04.01.2020]. Wien.

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: The 17 Sustainable Developments Goals (SDG's) [41].....	18
Abbildung 2-2: Timeline der internationalen und nationalen Klima- und Umweltpolitik.....	20
Abbildung 2-3: Vorgehensweise zur Analyse der Datensammlung auf Bundes- und Landesebene	22
Abbildung 2-4: Lärmkarte Flughafen Wien Schwechat [54]	25
Abbildung 2-5: Klima-Emissionen der Verkehrsmittel [Werte: Umweltbundesamt, 2018].....	26
Abbildung 2-6: 3-Säulen Modell der Nachhaltigen Entwicklung	32
Abbildung 2-7: Die vier Handlungsfelder der österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie	33
Abbildung 2-8: Trend- und Zielszenario der „6 Kyoto-Gase“ 1990-2010 [3]	35
Abbildung 2-9: Trend- und Zielszenario Verkehr (CO ₂ +N ₂ O+CH ₄) [3].....	36
Abbildung 2-10: Zubau von Fahrbahnen zur Lösung des Stauproblematis [16].....	38
Abbildung 3-1: Gebietskörperschaften, die den Klimanotstand ausgerufen haben [v.l.n.r. Vorarlberg, Kufstein, Michaelerberg-Pruggern, Steyregg, Hart bei Graz, Hartberg, Traiskirchen, Perchtoldsdorf] [57]	42
Abbildung 3-2: Darstellung der Stichprobenmenge aus der Grundgesamtheit.....	45
Abbildung 3-3: Vorgehensweise zur Aufbereitung der Rohtexte für die Analyse.....	46
Abbildung 3-4: Ablauf der Untersuchung bestehend aus Hinfahrt, Interview, Transkription und Analyse	47
Abbildung 3-5: Codes für die Textanalyse mit QDA Miner Lite	80
Abbildung 3-6: Kodierter Ausschnitt: links Kerninhalte des Rohtextes, rechts Codes	81
Abbildung 3-7: Funktion „Text Retrieval“, Suche des Schlagworts „Bahn“ im gesamten Dokument.....	81
Abbildung 3-8: Funktion „Text Retrieval“: Ausgabe bei Suche nach Schlagwort „Bahn“	82
Abbildung 3-9: Funktion „Coding Retrieval“, Suche nach dem Code „Fußverkehr“, wenn es sich mit dem Code „Bereits getroffene Maßnahmen“ überlappt	82
Abbildung 3-10: Funktion „Coding Retrieval“, Ausgabe für überlappende Codes „Fußverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	83
Abbildung 3-11: Funktion „Coding Frequency“	83

10 Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 2-1: Reduktionsziele diverser Nationen durch das Kyoto-Protokoll im Zeitraum 2008 bis 2012 [38].....</i>	<i>14</i>
<i>Tabelle 2-2: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 1999</i>	<i>23</i>
<i>Tabelle 2-3: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2003</i>	<i>24</i>
<i>Tabelle 2-4: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2007</i>	<i>25</i>
<i>Tabelle 2-5: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2008</i>	<i>27</i>
<i>Tabelle 2-6: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2013</i>	<i>28</i>
<i>Tabelle 2-7: Förderliche und bremsende Maßnahmen hinsichtlich des Klimaschutzes im Regierungsprogramm von 2017</i>	<i>31</i>
<i>Tabelle 3-1: Kennzahlen zur Gemeinde Michaelerberg-Pruggern</i>	<i>43</i>
<i>Tabelle 3-2: Kennzahlen zur Gemeinde Perchtoldsdorf.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabelle 3-3: Kennzahlen zur Gemeinde Traiskirchen</i>	<i>43</i>
<i>Tabelle 3-4: Kennzahlen zur Gemeinde Hart bei Graz.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabelle 3-5: Kennzahlen zur Gemeinde Steyregg</i>	<i>44</i>
<i>Tabelle 3-6: Kennzahlen zur Gemeinde Hartberg.....</i>	<i>44</i>
<i>Tabelle 3-7: Kennzahlen zur Gemeinde Kufstein.....</i>	<i>44</i>
<i>Tabelle 3-8: Übersichtstabelle über die Führung der Interviews</i>	<i>45</i>
<i>Tabelle 3-9: Text Retrieval: Suche nach „Zeichen“</i>	<i>85</i>
<i>Tabelle 3-10: Text Retrieval: Such nach „Signal“</i>	<i>85</i>
<i>Tabelle 3-11: Text Retrieval: Suche nach „Sensibilisierung“</i>	<i>85</i>
<i>Tabelle 3-12: Text Retrieval: Suche nach „Sensibilität“</i>	<i>86</i>
<i>Tabelle 3-13: Coding Retrieval: Overlapping „Beschleunigung“ und „Grund zur Ausrufung“ ..</i>	<i>86</i>
<i>Tabelle 3-14: Text Retrieval: Suche nach „Überzeugung“</i>	<i>86</i>
<i>Tabelle 3-15: Text Retrieval: Such nach „Bekannt“</i>	<i>86</i>
<i>Tabelle 3-16: Coding Retrieval: Suche nach „Diskussion Begriff Klimanotstand“</i>	<i>87</i>
<i>Tabelle 3-17: Text Retrieval: Suche nach „einstimmig“</i>	<i>88</i>
<i>Tabelle 3-18: Übersicht über die Gründe zur Ausrufung des Klimanotstandes [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]</i>	<i>91</i>
<i>Tabelle 3-19: Coding Retrieval: Suche nach „Unterschied zu anderen“</i>	<i>92</i>
<i>Tabelle 3-20: Vorhandene Unterschiede zu Gebietskörperschaften ohne Ausrufung des Klimanotstandes [x trifft zu].....</i>	<i>94</i>

Tabelle 3-21: Text Retrieval: Suche nach „Budget“	95
Tabelle 3-22: Coding Retrieval: Suche nach „Personal“	95
Tabelle 3-23: Coding Retrieval: Suche nach „Alltagspolitik“	95
Tabelle 3-24: Coding Retrieval: Overlapping „Fußverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	99
Tabelle 3-25: Coding Retrieval: Overlapping „Radverkehr“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	99
Tabelle 3-26: Coding Retrieval: Overlapping „ÖV“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“ ...	101
Tabelle 3-27: Coding Retrieval: Overlapping „Car Sharing und E-Autos“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	102
Tabelle 3-28: Coding Retrieval: Overlapping „Park and Ride“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	102
Tabelle 3-29: Coding Retrieval: Overlapping „Straßengestaltung“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	103
Tabelle 3-30: Text Retrieval: Suche nach „Klimabündnis“	103
Tabelle 3-31: Text Retrieval: Suche nach „e5“	103
Tabelle 3-32: Text Retrieval: Suche nach „modellregion“	103
Tabelle 3-33: Coding Retrieval: Overlapping „Messung“-„Bereits getroffene Maßnahmen“	104
Tabelle 3-34: Coding Retrieval: „Messung“	104
Tabelle 3-35: Coding Retrieval: Overlapping „E-Ladestationen“ und „Bereits getroffene Maßnahmen“	105
Tabelle 3-36: Vorhandene Infrastruktur im Fußverkehr, Radverkehr und ÖV [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]	110
Tabelle 3-37: Coding Retrieval: Overlapping „Fußverkehr“-„Planung von Maßnahmen“	111
Tabelle 3-38: Coding Retrieval: Overlapping „Radverkehr“-„Planung von Maßnahmen“	111
Tabelle 3-39: Coding Retrieval: Overlapping „ÖV“ und „Planung von Maßnahmen“	112
Tabelle 3-40: Coding Retrieval: Overlapping „Straßengestaltung“ und „Planung von Maßnahmen“	112
Tabelle 3-41: Geplante Maßnahmen in der Infrastruktur [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu]	113
Tabelle 3-42: Coding Retrieval: Suche nach „Bevölkerung“	114
Tabelle 3-43: Text Retrieval: Suche nach „2020“	118
Tabelle 3-44: Text Retrieval: Suche nach „2030“	118
Tabelle 3-45: Text Retrieval: Suche nach „Kyoto“	119
Tabelle 3-46: Coding Retrieval: Suche nach „Österreichs Ausrufung“	119
Tabelle 3-47: Coding Retrieval: Suche nach „Zielerreichung“	120
Tabelle 3-48: Meinung zu Zielerreichung für das Jahr 2030 [x trifft zu]	124

<i>Tabelle 3-49: Meinung über das Ausrufen des Klimanotstandes in Österreich [x trifft zu, - keine exakte Zuordnung möglich].....</i>	<i>125</i>
<i>Tabelle 3-50: Coding Retrieval: Suche nach „E-Autos, Wasserstoffautos“.....</i>	<i>126</i>
<i>Tabelle 3-51: Coding Retrieval: Suche nach „Pendel(problem)“</i>	<i>127</i>
<i>Tabelle 3-52: Mögliche Lösungsansätze für die Zukunft [x trifft zu, (x) trifft tlw. zu].....</i>	<i>128</i>

11 Liste verwendeter Abkürzungen

BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMNT	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFW	Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
BZÖ	Bündnis Zukunft Österreich
CCCA	Climate Change Centre Austria
COICA	Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica
COP	Conference of the Parties
EU	Europäische Union
EU ETS	European Union Emissions Trading System (Emissionshandelsystem)
FCKW	Flourchlorkohlenwasserstoff
FFF	Fridays For Future-Bewegung
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
KLAR	Klimawandel-Anpassungsmodellregionen
KLIEN	Klima- und Energiefonds
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NGO	Nichtregierungsorganisation
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVP	Österreichische Volkspartei
SDG	Sustainable Development Goals
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
THG	Treibhausgas
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VCÖ	Verkehrsclub Österreich – Mobilität mit Zukunft
vs.	versus
WLB	Lokalbahn Wien-Baden

12 Anhang: Fragenkatalog des Leitfadeninterviews

1. Aus welchen Gründen hat Ihre Gemeinde den Klimanotstand ausgerufen?
2. Wie unterscheidet sich Ihre Gemeinde von einer Gemeinde, die den Klimanotstand nicht ausgerufen hat?
3. Welche Änderungen in der Alltagspolitik, bei Budgetabschlüssen und bei diversen Richtlinien werden sich durch das Ausrufen des Klimanotstandes ergeben? Welche Auswirkungen hat der ausgerufene Klimanotstand auf das ordentliche bzw. außerordentliche Budget?
4. Kann man sich durch das Ausrufen des Klimanotstandes schnellere Verfahren und Abwicklungen und eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen erwarten?
5. Welche Maßnahmen haben Sie im Verkehr und in der Infrastruktur bisher umgesetzt bzw. welche Maßnahmen werden Sie in der näheren Zukunft ergreifen?
6. Sehen Sie Widersprüche zwischen gesteckten Zielen und gesetzten Maßnahmen auf Gemeindeebene, aber auch Landes- und Bundesebene?
7. Wie geht die Bevölkerung Ihrer Meinung nach mit dem Thema Klimawandel und Klimanotstand um?
8. Die Kyoto-Ziele wurden in Österreich nur durch Zukauf von Emissionszertifikaten erreicht. Was muss in ganz Österreich getan werden, damit wir die Ziele für 2020⁷ erreichen? Was können Sie speziell in Ihrer Gemeinde tun, damit die Ziele erreicht werden können? (Emissionsziel in der eigenen Gemeinde etc.)
9. Gedenken Sie, die Auswirkung von Maßnahmen zu evaluieren (zu „messen“)?
10. Der Verkehr ist einer der größten Sektoren, der für den CO₂-Ausstoß verantwortlich ist. Welche Maßnahmen müssen hier ergriffen werden, um diesen Vorgang zu verändern?
11. Glauben Sie, dass E-Mobilität, Hybridantriebe und Wasserstoffantriebe helfen könnten?
12. Wie sieht für Sie die Zukunft in Hinblick auf Klimawandel und Klimapolitik aus (für 2030 und 2050)? Wird Österreich die Ziele für 2030⁸ bzw. 2050⁹ erreichen?

⁷ Allgemein: -20% Treibhausgasemissionen, 20% aus erneuerbaren Energiequellen, 20% mehr Energieeffizienz (für Österreich -16% THG-Emissionen gegenüber 2005, 34% aus erneuerbaren Energiequellen, 21% mehr Energieeffizienz)

⁸ Mind. -40% Treibhausgasemissionen gegenüber 1990, 27% erneuerbare Energieträger, 27% mehr Energieeffizienz

⁹ Minus 80-95% THG-Emissionen