

RACE2PARIS:

WIRKSAME KLIMAPOLITIK BLEIBT
IN ÖSTERREICH AUF DER STRECKE

/ Race2Paris: Wirksame Klimapolitik bleibt in Österreich auf der Strecke

Das österreichische Verkehrssystem hat in vielerlei Hinsicht das Potenzial, sehr zugentriert zu sein. Trotz seiner gebirgigen Landschaft ermöglicht die geringe Größe des Landes kurze Reiseentfernungen und damit kurze Reisezeiten. Darüber hinaus produziert Österreich im Vergleich zur Gesamtgröße seiner Wirtschaft viel Stahl und beheimatet viele Schlüsselindustrien, die für den Bau von Schienen benötigt werden.¹ In gewissem Maße ist dies das Ergebnis einer langen Geschichte des Ausbaus des Eisenbahnnetzes, der im 19. Jahrhundert in der Habsburgerzeit an Dynamik gewann. Heute bietet die österreichische Bundesbahn ÖBB einen der zuverlässigsten Bahndienste in Europa, 95 Prozent der Züge kommen pünktlich an.²

Trotz dieser Voraussetzungen stützt sich der österreichische Verkehrssektor stark auf den Straßenverkehr. Während der Schienenfernverkehr gut ausgebaut ist, fehlt es auf dem Land an öffentlichen Verkehrsmitteln. Vor dem Ausbruch der Covid-Pandemie im Jahr 2020 hatte der Bahnverkehr im Vergleich zu 1995 um zwei Drittel (63 Prozent) zugenommen. Aufgrund von Sperrungen ging die Zugnutzung während der Pandemie erheblich zurück, aber die Daten zeigen, dass sich der Schienenverkehr nach den Zeiten der strengen Pandemieeinschränkungen schnell erholte. Im Jahr 2022 hat der Bahnverkehr im Vergleich zu 1995 um 52 Prozent zugenommen, und ein weiterer Aufwärtstrend ist wahrscheinlich.³ Trotz dieser Zunahme des Bahnverkehrs hat etwa die Hälfte der österreichischen Bevölkerung (48 Prozent) keinen ausreichenden Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerhalb der Hauptstadt Wien haben sogar sechs von zehn Einwohner:innen (61 Prozent) keinen ausreichenden Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Noch alarmierender ist, dass jede zehnte Person im Land – rund 1,2 Millionen Menschen – überhaupt keinen Zugang zu einer öffentlichen Verkehrsverbindung hat. Das beste öffentliche Verkehrsnetz gibt es in Wien, wo nur ein Prozent der Bevölkerung unzureichend an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. An zweiter Stelle liegt Vorarlberg, eine sehr gebirgige, aber dicht besiedelte Region, in der 31 Prozent der Einwohner:innen unzureichend angebunden sind. Am schlechtesten ist die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Burgenland, wo 74 Prozent der Einwohner:innen nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, dicht gefolgt von Kärnten mit 72 Prozent.⁴

Darüber hinaus ist die Zersiedelung in Österreich ein weit verbreitetes Phänomen, das zu großen Entfernungen zwischen Wohngebieten und lokaler Infrastruktur führt. Die Zersiedelung führt außerdem zu einer umfangreichen Bodenversiegelung – pro Tag wird eine Fläche von etwa 18 Fußballfeldern versiegelt.⁵

/ Verkehrsemissionen

Zwischen 1990 und 2022 sind die gesamten Treibhausgasemissionen in Österreich um 7,9 Prozent gesunken. Allerdings ist der Verkehrssektor, insbesondere der Pkw-Verkehr, dafür verantwortlich, dass der Rückgang nicht stärker ausfällt. Tatsächlich haben die Emissionen des

¹ EUROFER (2023). [European Steel in Figures 2023](#).

² ÖBB (2024). [Pünktlichkeitswerte Österreich](#).

³ Statistik Austria (2023). [Personenverkehr Schiene](#).

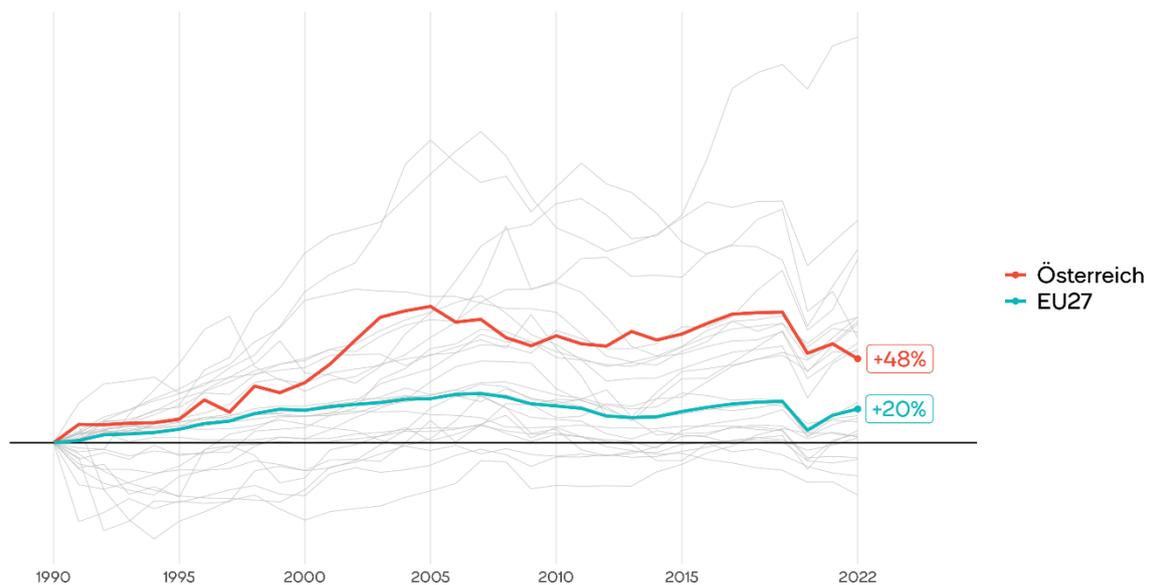
⁴ ÖROK-Atlas (2023). [ÖV-Güteklassen & ÖV-Erschließung der Bevölkerung 2021](#).

⁵ Greenpeace (2023). [Entwicklung des Bodenverbrauchs in Österreich seit 1987](#).

Verkehrssektors zwischen 1990 und 2022 um 48 Prozent zugenommen. Damit sind die verkehrsbedingten Emissionen in Österreich stärker gestiegen als im EU27-Durchschnitt (+20 Prozent). Die erfolgreichen Bemühungen um eine Verringerung der Emissionen in allen anderen Sektoren wurden also durch den Anstieg der Verkehrsemissionen untergraben.⁶

Da es Österreich in der Vergangenheit nicht gelungen ist, die verkehrsbedingten Emissionen deutlich zu senken, sollte eine klimafreundliche Verkehrspolitik oberste Priorität haben. Bislang fehlt es dem Land aber an einer konsistenten und konsequenten Verkehrspolitik, die zu einer deutlichen Verringerung der Verkehrsemissionen führen könnte.

Verkehrsemissionen in Österreich



Quelle: Eurostat, eigene Berechnung

/ Privatisierungen im Schienennetz

Österreich stützt sich nach wie vor auf sein staatliches Eisenbahnunternehmen ÖBB („Österreichische Bundesbahnen“). In den letzten 20 Jahren wurden jedoch Entflechtungsmaßnahmen durchgeführt. So ist die ÖBB-Infrastruktursparte „ÖBB Infra“ zwar immer noch Teil der ÖBB-Holding, aber nun eine eigenständige Tochtergesellschaft. Damit kann das öffentliche Schienennetz nun auch von privaten Eisenbahnunternehmen genutzt werden. Das größte private Bahnunternehmen, die Westbahn, bietet seit 2011 Verbindungen zwischen Wien und Salzburg an und hat ihr Angebot später auf München und Innsbruck ausgeweitet.⁷ Die Strecke zwischen Wien, Linz und Salzburg, die so genannte Weststrecke, ist eine der meistgenutzten Verbindungen in Österreich. Die ÖBB bieten zwei Verbindungen pro Stunde zwischen Wien und Salzburg an, die Westbahn bietet zusätzlich zwei weitere an. In den alpinen Gebieten hingegen gibt es kein ausreichendes Zugangebot. Zwischen Wien und Vorarlberg (dem westlichsten Bundesland Österreichs) verkehren die ÖBB-Züge lediglich alle 1 bis 2 Stunden, während die Westbahn diese Strecke nur einmal täglich befährt,⁸ was die Bedeutung der staatlichen Eisenbahnunternehmen bei der Sicherstellung des Verkehrsangebots auch auf unrentablen Strecken unterstreicht.

⁶ Eurostat (2023). [Greenhouse gas emissions by source sector](#).

⁷ WESTbahn (2023). [Über die WESTbahn](#).

⁸ ÖBB (2024). [ÖBB Fahrplan](#).

/ Pkw-Trends: SUVs auf dem Vormarsch

Im Jahr 2023 sind die Pkw-Neuzulassungen im Vergleich zu 1995 um 14 Prozent gesunken. Aus Klimaperspektive ist dies jedoch nur ein kleiner Hoffnungsschimmer: Während die Neuzulassungen von Pkw leicht rückläufig sind, steigt der Anteil der SUVs an den Gesamtzulassungen seit über einem Jahrzehnt kontinuierlich an. Im Jahr 2023 ist bereits fast jeder zweite neu zugelassene Pkw ein SUV (45 Prozent), das ist ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Jahr 2009, als nur jeder zehnte Pkw als SUV zugelassen wurde. Interessanterweise ist dieser Trend besonders ausgeprägt in Wien, einer Stadt mit gut ausgebautem öffentlichen Verkehrsnetz, asphaltierten Straßen und ohne steiles Gelände.⁹

Der Anstieg der SUVs wird auch durch Firmenwagen angeheizt. Österreichweit sind zwei Drittel der SUVs als Firmenwagen und ein Drittel als Privatfahrzeuge zugelassen. Auffällig ist, dass der Anteil der SUVs an den Firmenwagen in Bezirken mit besonders schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr deutlich höher ist. So weist der Bezirk Liezen in der Steiermark mit 66 Prozent den höchsten SUV-Anteil auf, während 89 Prozent der Bevölkerung keinen ausreichenden Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben. Dies gilt auch für andere Bezirke in abgelegenen Regionen und verdeutlicht die Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Regionen, in denen die Menschen aufgrund fehlender Alternativen derzeit fast ausschließlich auf das Auto angewiesen sind.¹⁰

Die Zunahme von SUVs auf unseren Straßen ist im Hinblick auf die Klimaauswirkungen, die Sicherheit und die Verteilung der Ressourcen alarmierend. Die Produktion von SUVs ist ressourcen- und energieintensiver, zudem stoßen SUVs im Fahrbetrieb mehr Emissionen aus. Aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts steigt die Wahrscheinlichkeit von Unfällen und (tödlichen) Verletzungen. Außerdem stellen SUVs ein Problem für die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums dar, da SUVs größer sind und daher mehr Platz zum Parken und Fahren benötigen. Daher sollten SUVs nur dann als Firmenwagen zugelassen werden, wenn die damit verbundenen beruflichen Tätigkeiten nur mit einem SUV ausgeführt werden können. Darüber hinaus sollten für große Fahrzeuge gewichts- und größenabhängige Parkgebühren erhoben werden.

/ Staatliche Investitionen in Straßen- & Schieneninfrastruktur

Der rasche Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes sollte ein zentrales Element im Policy-Mix zur Eindämmung der Klimakrise sein, dennoch gibt es immer noch Regionen, die mehr als schlecht an das Netz angeschlossen sind. Hinzu kommt, dass das österreichische Schienennetz in den letzten Jahrzehnten stark geschrumpft ist. Während die Autobahnen und Schnellstraßen zwischen 1997 und 2022 um 347 Kilometer ausgebaut wurden, wurden im gleichen Zeitraum 690 Kilometer Bahnstrecken abgebaut.¹¹

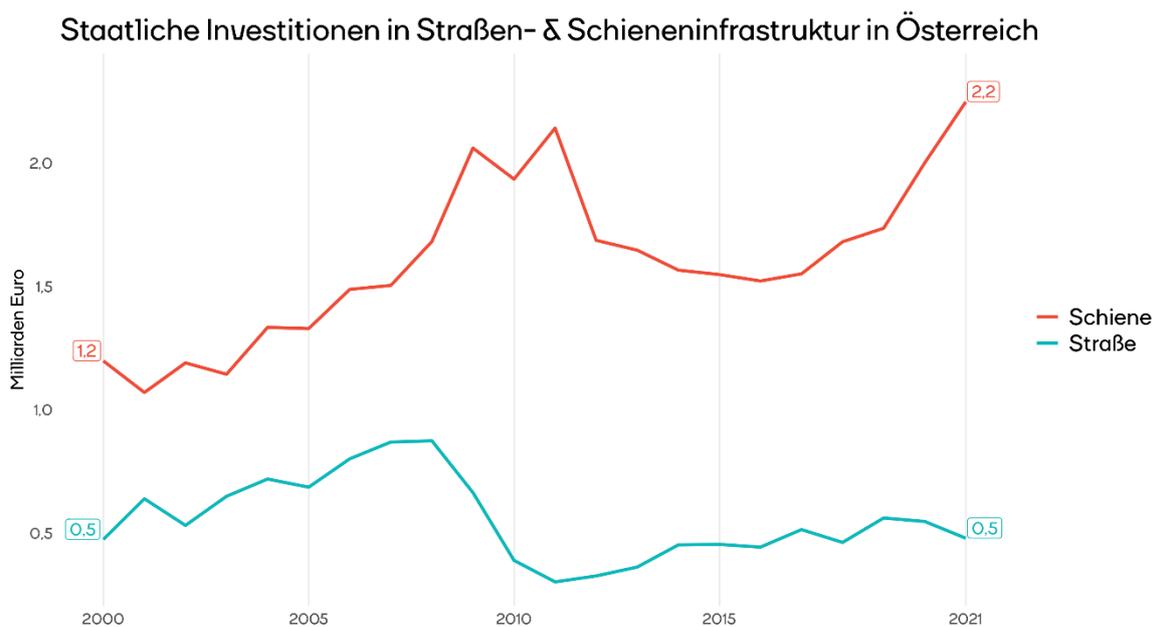
⁹ Statistik Austria (2023). [Kfz-Neuzulassungen](#).

¹⁰ Schuster, Barbara (2024). [Jeder zweite Firmenwagen ist in Österreich ein SUV](#). Momentum Institut.

¹¹ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2023). [Statistik Straße und Verkehr](#).

Puwein, Wilfried (1999). [Investitionen in die Bahn- und Strasseninfrastruktur](#). WIFO Monatsberichte, 72(8), 577-587.

Statistik Austria (2023). [Schiene](#).



Auf den ersten Blick könnte der Eindruck entstehen, dass Österreichs Investitionen in die Schieneninfrastruktur jene in die Straßeninfrastruktur übersteigen. Dies trifft jedoch nur auf die Bundesebene zu. Tatsächlich werden die Infrastrukturkosten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt, wobei jeder etwa ein Drittel beiträgt. Bei Betrachtung der Gesamtinvestitionen wird deutlich, dass Österreich stark in Straßen investiert, was dazu führt, dass mehr Mittel in die Straßeninfrastruktur fließen als in den Schienenverkehr. So investierte Österreich allein im Jahr 2022 insgesamt 3,6 Milliarden Euro in die Erhaltung und den Ausbau des Straßennetzes, während im selben Zeitraum rund 3,1 Milliarden Euro in das Schienennetz flossen. Rechnet man die Ausgaben der Wiener Linien in Höhe von rund 1 Milliarde Euro für den öffentlichen Verkehr in Wien hinzu, übersteigen die Investitionen in die Schiene jene in die Straße. Allerdings ist bei der Interpretation Vorsicht geboten, zumal Wien über das beste öffentliche Verkehrsnetz im ganzen Land verfügt, aber nur ein Teil der österreichischen Bevölkerung davon profitiert. Außerdem wird derzeit die neue U-Bahn-Linie U5 gebaut, die mit außerordentlichen Kosten verbunden ist, die zu den Gesamtinvestitionen beitragen – und es ist auch wichtig zu beachten, dass der Bau einer neuen U-Bahn-Linie kein regelmäßiges Ereignis ist.¹²

Abgesehen vom Ausbau des U-Bahn-Netzes konzentrieren sich die öffentlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur derzeit auf Hochgeschwindigkeits- und alpenquerende Verbindungen sowie auf den Ausbau bereits etablierter Strecken rund um Wien. Die größeren, alpenquerenden Projekte sind sehr kostenintensiv, da sie den Bau von Tunneln durch die Alpen beinhalten. Diese Projekte werden zwar zweifellos das bestehende Angebot verbessern und die Reisezeiten vor allem zwischen Nord- und Südösterreich weiter verkürzen, sie können aber den öffentlichen Personennahverkehr nicht ersetzen. Auch wenn die Bundesregierung den Gemeinden nun mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, müssen noch konkrete Maßnahmen ergriffen werden.¹³

¹² Schuster, Barbara (2023). Öffentliche Verkehrsmittel: Jede:r Zweite hat unzureichende Anbindung. Momentum Institut.

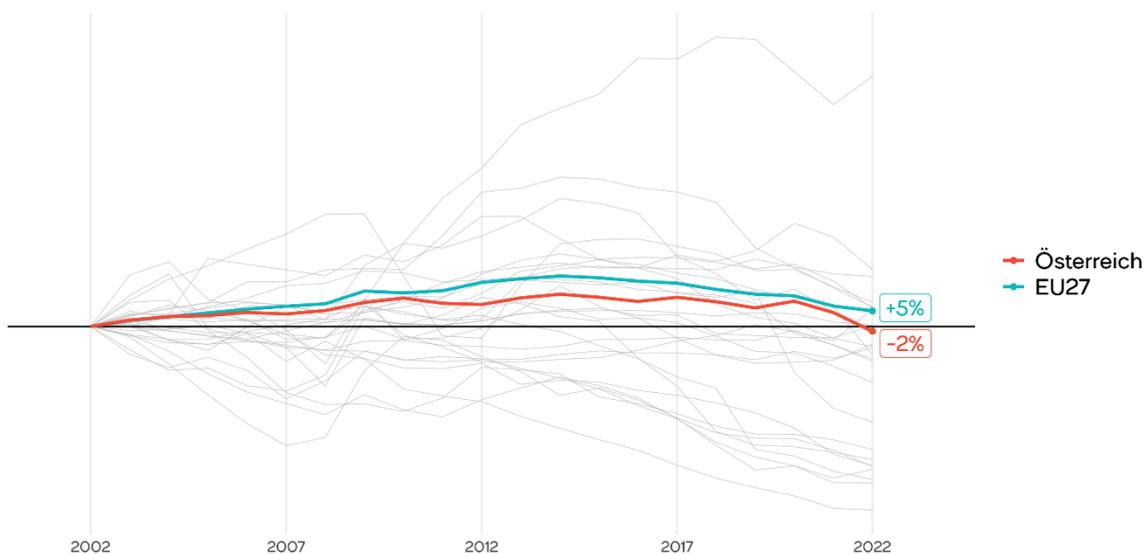
¹³ BMK Infothek (2017). Tunnelblick: Die größten Bahnprojekte.

/ Leistbarkeit des öffentlichen Verkehrs

Während die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel weiterhin ein Problem für die österreichische Verkehrspolitik bleibt, hat sich die Erschwinglichkeit des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren verbessert. Im Vergleich zum EU27-Durchschnitt sind die öffentlichen Verkehrsmittel im Laufe der letzten zwanzig Jahre günstiger geworden. Dies ist teilweise auf die Einführung des „KlimaTickets“ im Jahr 2021 zurückzuführen. Das KlimaTicket ist eine stark subventionierte Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr, mit der man fast alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Österreich nutzen kann. Es gilt also sowohl für Hochgeschwindigkeitszüge als auch für Nahverkehrsbusse. Für Erwachsene kostet es 1.095 Euro pro Jahr. Im Jahr 2023 wurde die Gültigkeitsdauer aufgrund der hohen Inflation auf 13 Monate erhöht.

Leistbarkeit des öffentlichen Verkehrs in Österreich

Index der Öffi-Ticketpreise, bereinigt um das durchschnittliche nominale Bruttoeinkommen



Quelle: Eurostat, eigene Berechnung

Ab 2024 erhalten junge Erwachsene an ihrem 18. Geburtstag ein kostenloses KlimaTicket. Die 18-Jährigen haben dann drei Jahre Zeit, das kostenlose KlimaTicket einmalig für ein Jahr zu nutzen. Ziel dieser Initiative ist es, die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse nach dem Schulabschluss anzusprechen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern. Das Angebot eines Gratistickets ist zwar grundsätzlich positiv zu bewerten, sollte aber früher eingeführt werden. In ländlichen Regionen erwirbt jede:r zweite Jugendliche den B-Führerschein bereits im Alter von 17 Jahren, und die Fahrschulausbildung für den L17 kann bereits mit 15,5 Jahren begonnen werden. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, sollten Anreize bereits lange vor dem 18. Geburtstag geschaffen werden, beispielsweise mit Ermäßigungen oder Freifahrtsscheinen für Jugendliche ab 15 Jahren, da ab dem 15. Geburtstag Vollpreistickets fällig werden. Im Jänner 2025 hat die künftige Koalition aus FPÖ und ÖVP angekündigt, das Gratis-Klimaticket für 18-Jährige, sowie etliche andere klimafreundliche Förderungen, zu streichen. Eine bedenkliche Entwicklung im Hinblick auf die Erderhitzung und das Erreichen der Pariser Klimaziele.

Neben dem KlimaTicket gibt es auch regionale Varianten, die nur in bestimmten Bundesländern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichen. Diese Tickets sind zu günstigeren Preisen erhältlich, in Wien kostet das Regionalticket beispielsweise 365 Euro pro Jahr.¹⁴

¹⁴ One Mobility Ticketing GmbH (2023). [KlimaTicket Ö](#).

/ Handlungsempfehlungen

/ Ausbau öffentlicher Verkehr

Das öffentliche Verkehrssystem muss ausgebaut werden, insbesondere im ländlichen Raum. Abgelegene Gemeinden sollten die Einführung innovativer Verkehrsmittel wie On-Demand-Mobilitätsdienste in Betracht ziehen. Diese Dienste könnten auch auf Handy-Apps basieren, allerdings muss auch die Zugänglichkeit für nicht digital geschulte Personen gewährleistet sein.

/ Aktive Mobilität stärken

Die aktive Mobilität sollte landesweit gestärkt werden. Im Jahr 2017 waren 40 Prozent aller Autofahrten kürzer als 5 Kilometer. Dies ist zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass in vielen ländlichen Regionen keine Radwege vorhanden sind.¹⁵

/ Carsharing

Für bestimmte Gelegenheiten bietet Carsharing eine geeignete Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zur aktiven Mobilität. Einige Gemeinden bieten bereits öffentlich angebotene Carsharing-Möglichkeiten an.

/ Raumplanung

Die Raumplanung sollte darauf abzielen, Wege zu verkürzen und damit den Flächenverbrauch und den Mobilitätsbedarf zu reduzieren. In städtischen Gebieten mit einer hohen Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sollten autofreie Zonen eingeführt werden. Für große Fahrzeuge, wie SUVs, sollten gewichts- und größenabhängige Parkgebühren erhoben werden.

/ Abbau fossiler Infrastruktur

Außerdem sollte die fossile Infrastruktur (Tankstellen, Parkplätze usw.) schrittweise abgebaut werden. Damit einher geht ein Verbot von Verbrennungsmotoren und die Abschaffung von Dieselprivilegien.

Zitiervorschlag:

Schuster, Barbara (2025). *Race2Paris: Wirksame Klimapolitik bleibt in Österreich auf der Strecke*. Momentum Studie 1/2025.

¹⁵ VCÖ (2017). [Aktive Mobilität](#).

/ Kontakt

Momentum Institut

Märzstraße 42/1

1150 Wien, Österreich

kontakt@momentum-institut.at

www.momentum-institut.at

**/// MOMENTUM
/ INSTITUT**