



Universität für Bodenkultur Wien
University of Natural Resources
and Life Sciences, Vienna

Masterarbeit

Tunnelblick oder aus dem Rahmen gefallen? Framinganalyse zum Lobautunnel

verfasst von

Marcus BERINGER, BSc

im Rahmen des Masterstudiums

Umwelt- und Bioressourcenmanagement

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Wien, Mai 2022

betreut von

Assoz. Prof. Reinhard Steurer und

Dr. Patrick Scherhauser

Institut für Wald-, Umwelt- und Ressourcenpolitik

Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst habe, andere als die angegebenen Quellen nicht verwendet habe und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Diese schriftliche Arbeit wurde noch an keiner anderen Stelle als Prüfungsleistung vorgelegt.

Marcus Beringer

Mai 2022

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Menschen bedanken, die mich während des Studiums und insbesondere beim Verfassen der Masterarbeit unterstützt und so auf unterschiedliche Art und Weise zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Ein großes Dankeschön gilt meiner Freundin Lisa, die mich in den unterschiedlichen Phasen der Arbeit stets unterstützt hat. Sie hat besonders während diverser Tiefs stets ein offenes Ohr und aufmunternde Worte für mich gehabt und an mich (und an diese Arbeit) geglaubt, wenn ich es selbst nicht getan habe: danke für alles!

Ganz besonders möchte ich mich auch bei Hüseyin, Savvas und der gesamten Pfeilgassen-Crew bedanken, die mir seit vielen Jahren zur Seite stehen. Danke, dass ich mich auf euch verlassen kann und euch meine Freund*innen nennen darf!

Oliver, Johannes und Christopher haben mich von Tag 1 an durch das Studium begleitet und für viele schöne Erlebnisse und Erinnerungen gesorgt: danke für die großartige Studienzeit! Bei Mark möchte ich mich für die vielen interessanten und inspirierenden Gespräche, besonders rund um das Thema Verkehr, sehr herzlich bedanken, und für die zahlreichen Spaziergänge, die ein angenehmer Ausgleich zum anstrengenden Schreiben waren.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinen Arbeitskolleg*innen, die mich fast während des gesamten Studiums begleitet haben. Danke für die lehrreiche Zeit, für die netten Gespräche, für die Rücksichtnahme auf Uni-Stundenpläne und für das großartige Arbeitsklima.

Für die Betreuung dieser Arbeit bedanke ich mich bei Patrick Scherhauser, der mit seinen Anmerkungen und Hinweisen vor allem sichergestellt hat, dass die Analyse auf ein solides theoretisches Fundament aufbaut.

Johanna möchte ich meinen Dank aussprechen für den inspirierenden inhaltlichen Austausch und die Möglichkeit, gegenseitig ein bisschen Frust abzulassen, wenn's mal wieder nicht so gut lief. Ein Danke geht abschließend noch an Elisabeth, die mich überhaupt auf die Idee der Framing-Analyse gebracht hat.

Abstract

The projected extension of the S1 Wiener Außenring Schnellstraße motorway, also known as Lobautunnel and Stadtstraße, has been a political issue of conflict for many years. In 2021, there were several protests by climate activists, and the climate minister announced that she would cancel the plans for one part of the road project, both events leading to massive media interest. This paper uses Benford's and Snow's framing approach to examine the political communication of different actors in this conflict. Press releases from eight parties, NGOs and movements published between 1 January and 31 November 2021 are analysed for this purpose. The master's thesis will illustrate which frames are used in the discussion and also explain why the actors use them.

The analysis shows that framing is widely used by all actors. 36 different frames are identified, the majority of which are problem diagnoses; motivational frames are only found in some cases. Project opponents often frame the project as harmful to the climate and criticise the spreading of disinformation; project advocates, on the other hand, commonly use the image of local residents who suffer from traffic and need to be relieved. Frame bridging, frame amplification, frame extension and frame transformation can be identified among the majority of actors. Generic master frames such as justice, environmental protection and democracy are used by almost all actors, but with different connotations. One can see that the discussion about the Lobautunnel and the Stadtstraße is not merely about a road project, but rather about bigger societal issues.

Zusammenfassung

Rund um die geplante Erweiterung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße, besser bekannt als Lobautunnel und Stadtstraße, schwelt seit Jahren ein politischer Konflikt. 2021 rückte dieser aufgrund von Protesten von Klimaaktivist*innen sowie eines von der zuständigen Bundesministerin verkündeten Baustopps verstärkt in den Fokus der medialen Aufmerksamkeit. Diese Arbeit untersucht mithilfe des Framing-Ansatzes von Benford und Snow die politische Kommunikation unterschiedlicher Akteur*innen in diesem Konflikt. Zu diesem Zweck werden Presseaussendungen von acht Parteien, NGOs und Bewegungen analysiert, die zwischen 1. Jänner und 31. November 2021 veröffentlicht wurden. Die Masterarbeit soll beleuchten, welche Frames in der Diskussion verwendet werden und auch erklären, warum die Akteur*innen diese einsetzen.

Die Analyse zeigt, dass bei allen Akteur*innen Framing starke Verwendung findet: 36 verschiedene Frames werden identifiziert, wovon der Großteil auf Problemdiagnosen entfällt, motivationale Frames sind nur vereinzelt zu finden. Besonders oft wird das Bauprojekt als klimaschädlich ge framed und die Verbreitung von Falschinformationen beklagt, Projektbefürworter*innen hingegen verwenden häufig das Bild der unter dem Verkehr leidenden Anrainer*innen, die entlastet werden müssten. Frame bridging, frame amplification, frame extension und frame transformation lassen sich beim Großteil der Akteur*innen ausmachen. Generische Master-Frames wie Gerechtigkeit, Umweltschutz und Demokratie werden von fast allen Akteur*innen verwendet und unterschiedlich besetzt. Es zeigt sich, dass es in der Diskussion um Lobautunnel und Stadtstraße um deutlich mehr als nur ein Straßenbauprojekt geht und gesamtgesellschaftliche Themen eine wichtige Rolle spielen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Forschungsinteresse	5
1.2	Forschungsfrage	6
1.3	Aufbau der Arbeit	7
2	Theoretischer Hintergrund	9
2.1	Klimakrise und Klimapolitik	9
2.2	Die Rolle des Verkehrs in der Klimakrise	11
2.3	Bedeutung politischer Kommunikation	14
2.4	Framing-Ansatz	15
2.4.1	Grundlegendes über Framing	15
2.4.2	Framing als weites Forschungsfeld	15
2.4.3	Kommunikationsframes	16
2.4.4	Arten von Frames	17
2.4.5	Funktionsweise und Voraussetzungen für erfolgreiches Framing	19
2.4.6	Akteur*innen und Ziele des Framings	21
2.4.7	Techniken des Framing	21
2.4.8	Master-Frames und Werte	23
3	Das Projekt Lobautunnel	25
3.1	Vorgeschichte	25
3.2	Baustellenbesetzung	28
3.3	Besetzung des Rathauses durch Greenpeace	28
3.4	Klimacheck durch Klimaministerin Gewessler	29
3.5	Zentrale Akteur*innen im Konflikt um den Lobautunnel	30
3.5.1	Projektbefürworter*innen	30
3.5.2	Projektgegner*innen	30

3.5.3	Indifferente Haltung	31
4	Material und Methoden	32
4.1	Ziel und Zweck von Presseaussendungen	32
4.2	Auswahl der Presseaussendungen	33
4.3	Operationalisierung	34
5	Analyse	37
5.1	Diagnostisches Framing	38
5.1.1	Klimaschädlichkeit	38
5.1.2	Falschinformation	39
5.1.3	Heuchelei / Scheinheiligkeit	39
5.1.4	Bedrohung für Natur und Umwelt	40
5.1.5	Fehlendes Problembewusstsein	41
5.1.6	Rechtliche Probleme	42
5.1.7	Finanzielle Schäden	42
5.1.8	Leiden	42
5.1.9	Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr	43
5.1.10	Wohnungen	44
5.1.11	Veränderte Bedingungen, historische Verantwortung	44
5.1.12	Fehlendes Demokratiebewusstsein	45
5.1.13	Illegale Proteste	46
5.1.14	Transitverkehr als Problem	46
5.1.15	Bodenversiegelung	46
5.1.16	Untätigkeit der Behörden	47
5.1.17	Soziale Ungerechtigkeit	47
5.1.18	Unverzichtbares Auto	48
5.1.19	Schlecht ausgebauter öffentlicher Verkehr	48
5.2	Prognostisches Framing	48
5.2.1	Entlastung vom Verkehr	48
5.2.2	Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel	49
5.2.3	Lobautunnel bzw. Stadtstraße als alternativlose Lösung	50
5.2.4	Positive wirtschaftliche Auswirkungen des Bauprojekts	50
5.2.5	Alle Verkehrsmittel sind wichtig	50
5.2.6	Transitverkehr umleiten	51
5.2.7	UVP-Änderungsverfahren	51

5.2.8	Positive Umweltauswirkungen von Lobautunnel und Stadtstraße . .	51
5.2.9	Auswirkungen der Bauprojekte kompensieren	52
5.3	Motivationales Framing	52
5.3.1	Der Bürgermeister muss handeln	52
5.3.2	Baustopp	53
5.3.3	Baustart	53
5.3.4	Evaluierung	53
5.3.5	NEOS müssen handeln	54
5.3.6	Zukunft retten	54
5.3.7	Klimagerechtigkeit	54
5.3.8	Der Bundeskanzler muss handeln	55
5.4	Frames nach Akteur*innen	55
5.4.1	FPÖ	55
5.4.2	Greenpeace	56
5.4.3	Grüne	56
5.4.4	Lobau-bleibt	57
5.4.5	NEOS	58
5.4.6	ÖVP	58
5.4.7	SPÖ	58
5.4.8	VIRUS	59
5.4.9	Übersicht	60
6	Diskussion	62

Kapitel 1

Einleitung

1.1 Forschungsinteresse

Die vom Menschen verursachte Klimakrise ist eine der größten Herausforderungen der heutigen Zeit (APCC 2014). Treibhausgase, die beim Verbrennen fossiler Rohstoffe freigesetzt werden, verstärken den Treibhauseffekt der Erde und bewirken dadurch einen massiven globalen Temperaturanstieg (APCC 2014). Werden nicht radikale Schritte in den Bereichen Vermeidung und Anpassung gesetzt und die Treibhausgasemissionen deutlich reduziert, drohen verheerende Folgen für Mensch und Umwelt (Rahmstorf und Schellnhuber 2019; Dessler 2016; Loucks 2021). Häufiger auftretende und intensivere Extremwetterereignisse (APCC 2014; Gobiet u. a. 2014), Probleme bei der Trinkwasserversorgung und große Fluchtbewegungen aufgrund von Dürrekatastrophen (Dessler 2016) sind nur einige der zu erwartenden Folgen der Klimakrise.

Um diese Entwicklungen zu verhindern bzw. zumindest abzuschwächen, ist die Politik gefordert, Klimawandelvermeidung und Klimawandelanpassung national und international voranzutreiben (Dessler 2016). Mithilfe ordnungsrechtlicher Maßnahmen, marktbasierter Instrumente und Bewusstseinsbildung (Dessler 2016) muss alles getan werden, um das im Pariser Vertrag festgelegte 2-Grad-Ziel einzuhalten (APCC 2014). Es gilt, an vielen verschiedenen Stellen anzusetzen, um die Emission von Treibhausgasen in allen Bereichen deutlich zu reduzieren. In Österreich verteilen sich diese auf folgende Sektoren: Energie und Industrie (43,8 Prozent), Verkehr (30,1 Prozent), Gebäude beziehungsweise Landwirtschaft (jeweils 10,2 Prozent) und Abfallwirtschaft (2,9 Prozent) (Anderl u. a. 2021).

Im Gegensatz zu den anderen Sektoren sind in Österreich die Emissionen im Verkehrsbereich seit 1990 um fast drei Viertel angestiegen (Anderl u. a. 2021). Die Gründe dafür sind vielfältig und reichen von mangelhafter Raumplanung (Knoflacher 2007) über kli-

maschädliche Subventionen wie das Pendlerpauschale bis hin zu einem besonders großen Angebot an Schnellstraßen und Autobahnen (APCC 2014), das motorisierten Verkehr induziert. Eine solche Schnellstraße ist in Wien schon seit längerer Zeit in Planung: Die S1 Wiener Außenring Schnellstraße soll um einen zusätzlichen Abschnitt erweitert werden, der den Knoten Süßenbrunn mit dem Knoten Schwechat verbindet, wobei auf einer Länge von etwa 8 Kilometern der Nationalpark Donau-Auen untertunnelt werden sollte (Ahrens u. a. 2017). Um die Seestadt Aspern an die S1 anzubinden, sollen dort eine als S1-Spange bezeichnete Straße und daran anschließend die sogenannte Stadtstraße errichtet werden (BMK 2021).

Das Bauprojekt, dessen Ursprünge bis ins Jahr 1994 zurückreichen (Ahrens u. a. 2017), kann als heftig umstritten bezeichnet werden und war bereits in der Vergangenheit immer wieder Gegenstand politischer Debatten. 2021 geriet die S1-Erweiterung, oft einfach als Lobautunnel oder auch Stadtstraße bezeichnet, besonders in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit: Protestaktionen von Klimaaktivist*innen, die das Wiener Rathaus (wien.ORF.at 2021b) und mehrere Baustellen besetzten (Die Presse 2021), sowie eine von der zuständigen Bundesministerin Gewessler angekündigte Evaluierung von Autobahn- und Schnellstraßenprojekten (Der Standard 2021b) sorgten dafür, dass der geplante Straßenbau (wieder) zum prominenten Thema in Politik und Medien wurde. In teils hitzigen Diskussionen zeigte sich eine klar verlaufende Front zwischen Klimaaktivist*innen und Projektbefürworter*innen, die immer wieder bekräftigten, die S1-Erweiterung müsse sofort gebaut bzw. sofort gestoppt werden.

An der Schnittstelle von Politik und Medien setzt nun diese Arbeit an, um den Konflikt um Lobautunnel und Stadtstraße zu beleuchten. Davon ausgehend, dass Kommunikation eine ganz wesentliche Rolle in der Politik spielt (Donges und Jarren 2017; Rhomberg 2009), wird das Framing ausgewählter Akteur*innen zu diesem Thema untersucht. Framing wird dabei als strategisches Instrument verstanden, mit dem versucht wird, Einfluss auf die öffentliche Meinungsbildung zu nehmen, indem gewisse Aspekte eines Sachverhalts besonders betont und in einen bestimmten Kontext gesetzt werden (Oswald 2019). Mithilfe des Framing-Ansatzes von D. Snow und R. Benford (1988), der in Grundzügen auf das Werk von Goffman (1980) aufbaut, werden Presseaussendungen von SPÖ, NEOS, Grünen, ÖVP und NEOS sowie Greenpeace, VIRUS und lobau-bleibt einer Framing-Analyse unterzogen.

1.2 Forschungsfrage

Ziel dieser Masterarbeit ist es, folgende zwei Forschungsfragen zu beantworten:

1. Welche Frames verwenden ausgewählte politische Akteur*innen in der öffentlichen Debatte über den Lobautunnel in Presseaussendungen im Zeitraum zwischen 1. Jänner und 30. November 2021?
2. Warum verwenden die betreffenden Akteur*innen die gewählten Frames und welche Erklärungsansätze gibt es dafür? Welche Techniken bzw. Strategien des Framing lassen sich am untersuchten Material ausmachen?

Die Beantwortung dieser Forschungsfragen soll helfen, die Argumentationsweisen der unterschiedlichen politischen Akteur*innen besser zu verstehen: Mit welchen Mitteln versuchen sie, potenzielle Unterstützer*innen anzusprechen und ihre Sichtweise auf die Dinge durchzusetzen? Welche diagnostischen, prognostischen und motivationalen Frames kreieren sie? Welche Charakteristika lassen sich bei den unterschiedlichen Akteur*innen erkennen, welche sprachlichen Bilder werden verwendet?

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in sechs Kapitel, wobei die Einleitung Kapitel 1 bildet. In Kapitel 2 wird kurz umrissen, welche Rolle der Verkehr als Treiber der Klimakrise spielt, anschließend wird die Wichtigkeit politischer Kommunikation in Policy-Prozessen herausgearbeitet. Den größten Teil dieses Kapitels bildet die Erklärung des Framing-Ansatzes, welcher als theoretischer Hintergrund der Masterarbeit dient: Nach einer knappen Einführung in das Forschungsfeld zu Frames und Framing wird das in dieser Arbeit verwendete Konzept von R. D. Benford und D. A. Snow (2000) vorgestellt, die Aufgaben von Frames erläutert und eine kurze Übersicht über Framing-Techniken gegeben.

In Kapitel 3 folgt ein kurzer geschichtlicher Abriss des Bauprojekts Lobautunnel, der den Leser*innen einen groben Überblick über den untersuchten politischen Konflikt bietet. Die wichtigsten Ereignisse, angefangen bei den Ursprüngen des Projekts in den Neunzigerjahren bis zum „Klimacheck“ im Jahr 2021, werden dazu skizziert.

Kapitel 4 beschreibt die Auswahl des Materials und die verwendete Analysemethode und erklärt, welche Rolle Presseaussendungen im politischen Diskurs spielen und wie diese funktionieren. Die in dieser Arbeit untersuchten Akteur*innen werden, unterteilt in Projektbefürworter*innen und Projektgegner*innen, kurz beschrieben.

Den Hauptteil der Arbeit bildet Kapitel 5: Hier werden die Ergebnisse der Framing-Analyse detailliert beschrieben, unterteilt nach diagnostischen, prognostischen und motivationalen Frames. Anschließend wird gezeigt, welche Akteur*innen welche Frames verwen-

den, welche Techniken sich dabei erkennen lassen und welche zugrundeliegenden Master-Frames zum Einsatz kommen.

Zum Abschluss werden in Kapitel 6 die gewonnenen Ergebnisse diskutiert und kritisch eingeordnet. Wesentliche Erkenntnisse werden zusammengefasst sowie Einschränkungen und Probleme der vorliegenden Arbeit aufgeführt, außerdem werden Anregungen für weiterführende Forschung gegeben.

Kapitel 2

Theoretischer Hintergrund

2.1 Klimakrise und Klimapolitik

Die Klimakrise¹, deren Auswirkungen schon heute sichtbar sind, ist eine der größten Herausforderungen (APCC 2014), wenn nicht sogar das bestimmende Thema unserer Zeit (Dessler 2016). Die Menschheit erlebt bereits heute einen „Klimanotstand“ (Loucks 2021, S. 46).

Bei der Verbrennung fossiler Energieträger werden Kohlendioxid, Methan und andere Treibhausgase (THG) freigesetzt, die den Treibhauseffekt der Erde verstärken (Dessler 2016; APCC 2014). Durch Landnutzungsänderungen und Abholzung werden ebenfalls klimaschädliche Emissionen erzeugt (Loucks 2021). Die massive Zunahme dieser Emissionen – seit der industriellen Revolution ist die Konzentration von Kohlendioxid in der Atmosphäre um ein Drittel angestiegen (Loucks 2021) – bewirkt eine starke Erhitzung des Planeten (Dessler 2016): Werden keine umfangreichen Gegenmaßnahmen ergriffen, ist bis zum Jahr 2100 ein Temperaturanstieg von 3 bis 5 Grad im globalen Mittel zu befürchten (APCC 2014).

In weiterer Folge kommt es zu weitreichenden Änderungen des Klimasystems: Ein Ansteigen des Meeresspiegels, Auftauen des Permafrosts und Veränderungen der Meeresströmungen sind die Folge des menschlichen Einflusses auf das Klima (Rahmstorf und Schellnhuber 2019). Niederschlagsverhältnisse ändern sich, die Ozeane versauern, und ex-

¹Um die Dramatik der Gefahren zu unterstreichen, ist in dieser Arbeit bewusst nicht vom Klimawandel oder der globalen Erwärmung, sondern von der Klimakrise die Rede. Schafft die Menschheit es nicht, diese Krise abzuwenden, droht eine Klimakatastrophe. Zur Problematik des Begriffs *Klimawandel* – die Bezeichnung legt nahe, dass es sich um einen neutralen Vorgang handelt, nicht um einen negativen, und dass das Klima sich selbst wandle, nicht der Mensch hauptschuldig sei – siehe Wehling (2016, 181f).

trete Wetterereignisse treten häufiger auf (Dessler 2016). Eisschilde im Meer und Gletscher schrumpfen, die Schneebedeckung von Oberflächen nimmt ab (Loucks 2021).

Diese Veränderungen wirken sich auf viele Bereiche aus: Für die Landwirtschaft ergeben sich neue Probleme, wenn weniger Wasser verfügbar ist oder bestimmte Nutzpflanzen aufgrund geänderter klimatischer Bedingungen nicht mehr angebaut werden können (Loucks 2021). Die Versorgung mit Trinkwasser wird in einigen Weltregionen schwieriger werden beziehungsweise beeinträchtigt sein (Dessler 2016). In Gebirgsregionen treten vermehrt Rutschungen und Muren auf, aufgrund der hohen Temperaturen steigt außerdem die Gefahr von Waldbränden (APCC 2014). Speziell in der Alpenregion ist wegen höherer Niederschlagsmengen ein häufigeres Auftreten von Überschwemmungen zu erwarten (Gobiet u. a. 2014). Global bedroht der steigende Meeresspiegel küstennahe Städte, während in anderen Regionen Ressourcenkriege um Wasser geführt oder viele Menschen aufgrund von Dürrekatastrophen zur Flucht gezwungen werden (Dessler 2016). Gesundheitliche Schäden – etwa durch Hitzewellen in Städten oder das vermehrte Auftreten von Infektionskrankheiten – werden ebenso zunehmen wie ökonomische Konsequenzen (APCC 2014). Lange Trockenperioden wirken sich auf die Energieversorgung aus, wenn etwa Wasserkraftwerke nicht mehr ausreichend Strom produzieren können (Gobiet u. a. 2014). Natürliche Ökosysteme werden massiv beeinträchtigt, was sich wiederum auf den Menschen auswirkt (Dessler 2016). Viele Tier- und Pflanzenarten, die sich nicht an die rasche Klimaänderung anpassen können, werden aussterben (Rahmstorf und Schellnhuber 2019).

Die Folgen der Klimakrise wirken sich dabei nicht auf alle Menschen gleich aus, sondern zeigen globale Unterschiede zwischen ärmeren und reicheren Ländern (Dessler 2016). Vor allem Kinder, ältere Menschen, Minderheiten und indigene Völker werden hart getroffen (Loucks 2021). Auch Stadtbewohner*innen sind stärker vulnerabel als die Landbevölkerung, zum einen für Infrastrukturschäden durch Extremwetterereignisse, zum anderen für Gesundheitsschäden aufgrund lang andauernder Hitzewellen (Loucks 2021).

Um die drohende Katastrophe abzuwenden, ist zum einen die Gesellschaft, zum anderen aber vor allem die Politik gefordert. Kollektives, koordiniertes Handeln auf nationaler und internationaler Ebene ist notwendig, um Vermeidung und Anpassung voranzutreiben (Dessler 2016). Zwar existiert bereits eine Vielzahl internationaler Abkommen zum Klimaschutz, die meist freiwilligen Zusagen der Staaten zur Emissionsminderung „sind bisher jedoch bei weitem nicht ausreichend, um das 2 °C Ziel einzuhalten“ (APCC 2014, S. 29). Der Politik stehen dabei unterschiedliche Instrumente zur Verfügung, neben klassischen ordnungsrechtlichen Maßnahmen (command and control) sind dies marktbasierende Instrumente wie Emissionshandel und Steuern, aber auch Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen (Dessler 2016). Wichtig ist ebenso der verstärkte Einsatz partizipativer

Planungsinstrumente, um die Akzeptanz der Bürger*innen für klimapolitische Maßnahmen zu fördern (APCC 2014).

2.2 Die Rolle des Verkehrs in der Klimakrise

Um zielgerichtete klimapolitische Maßnahmen setzen zu können, ist es wichtig zu wissen, in welchen Bereichen Treibhausgase von welchen Verursacher*innen ausgestoßen werden. Für das Jahr 2019 verteilen sich Österreichs Treibhausgasemissionen auf folgende Sektoren: Energie und Industrie (43,8 Prozent), Verkehr (30,1 Prozent), Gebäude, Landwirtschaft (jeweils 10,2 Prozent) und Abfallwirtschaft (2,9 Prozent) (Anderl u. a. 2021). Insgesamt wurden 2019 in Österreich 79,8 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente ausgestoßen (Anderl u. a. 2021). Auf Einwohner*innen umgelegt betragen die Emissionen rund 10 Tonnen pro Kopf und Jahr, was leicht über dem EU-Schnitt liegt (APCC 2014). Die Emissionen auf EU-Ebene nach Sektoren unterteilt sind in Abbildung 1 ersichtlich.

Während die Emissionen in allen anderen genannten Sektoren in den letzten Jahren zurückgingen, ist im Verkehrssektor ein Anstieg um 74,4 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu verzeichnen (Anderl u. a. 2021). Der Verkehr spielt also eine wesentliche Rolle als Treiber der Klimakrise – doch was genau ist Verkehr überhaupt? Im allgemeinen Sprachgebrauch werden die Begriffe Verkehr und Mobilität oft synonym verwendet, bedeuten jedoch nicht dasselbe. Mobilität meint die Beweglichkeit von Personen, Gütern und Informationen, die zwischen festgelegten Einheiten eines räumlichen Systems wechseln (Baier und Tully 2006). Ursache der Mobilität sind stets Bedürfnisse, die nicht am Ursprungsort befriedigt werden können, weswegen Menschen oder Güter in Bewegung gesetzt werden, um einen Mangel zu beheben (Knoflacher 2007). In der Betrachtung der Alltagswege – das sind jene, die Individuen immer wieder zurücklegen, meist täglich – unterscheidet man vier Wegzwecke: Ausbildung beziehungsweise Berufstätigkeit, Versorgung, gesellschaftliche Beteiligung und Freizeit (Baier und Tully 2006). Neben den Aspekten Zeit und Raum spielt dabei stets auch der Faktor Energie, die zur Überwindung von Entfernung benötigt wird, eine Rolle (Knoflacher 2007).

Verkehr hingegen bezeichnet das quantifizierbare Ausmaß realisierter Mobilität und impliziert meist eine ingenieurwissenschaftliche Betrachtung auf Basis quantifizierbarer Kennzahlen und weniger eine sozialwissenschaftliche Perspektive (Baier und Tully 2006). In der herkömmlichen Verkehrsökonomie werden etwa Wege als Kosten betrachtet – zusammengesetzt aus Reisezeit und finanziellen Kosten –, die dann in Kauf genommen werden, wenn der Wert der beabsichtigten Aktivität die Reisekosten übersteigt (Gudmundsson u. a. 2016). Verkehr ist „die Gesamtheit aller Vorgänge, die der Raumänderung dienen“

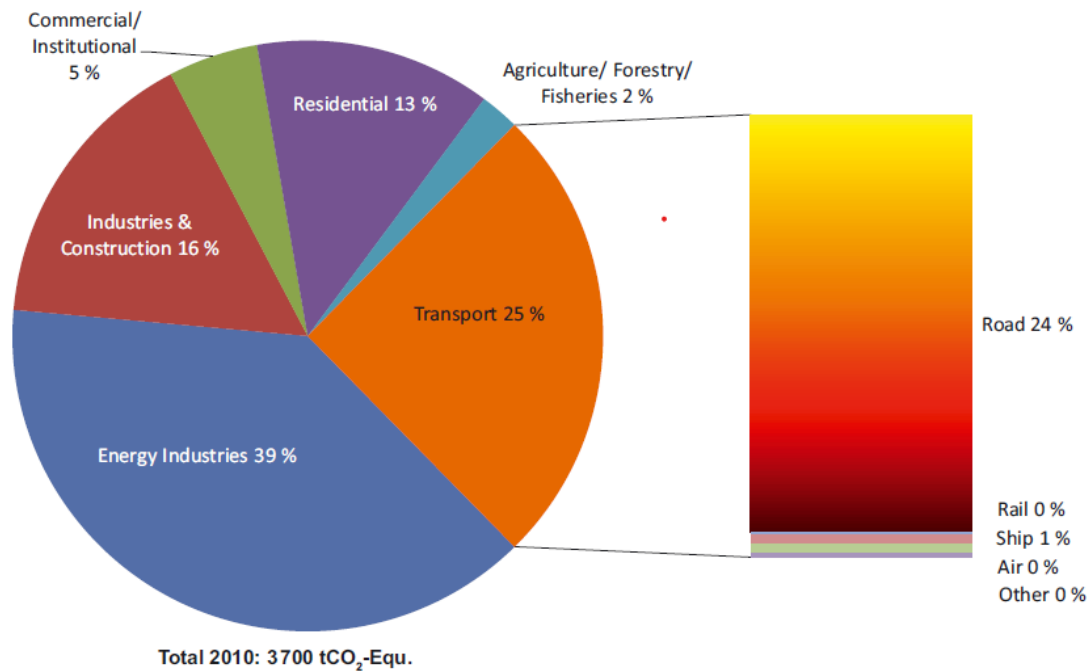


Abbildung 1: Anteile an THG-Emissionen in den EU-27 nach Sektor im Jahr 2010 sowie Anteile am Verkehr (nur Inlandsverkehr); bei Eisenbahn nur direkte CO₂-Emissionen aus Dieseltraktion (APCC 2014)

und wird in Verkehrsnetzen sichtbar (Baier und Tully 2006, S. 39). Er findet innerhalb eines komplexen Systems statt, das vom Menschen gestaltet wird und von inneren und äußeren Wechselwirkungen geprägt ist (Knoflacher 2007).

Die Emissionen im Verkehrssektor nehmen also nicht ab, sondern zu, wofür es mehrere Gründe gibt. So besteht etwa eine starke Korrelation zwischen dem Bruttoinlandsprodukt und dem Energieverbrauch im Verkehrssektor: Wächst die Wirtschaft, steigen somit auch die verkehrsbedingten Emissionen, die durch fossile Energieträger verursacht werden (Banister 1998). Zunehmende Motorisierung seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, Bevölkerungswachstum, eine höhere Frauenerwerbsquote und veränderte Siedlungsstrukturen tragen ihren Teil bei (Gühnemann 2020). Ein in Österreich besonders stark ausgebautes hochrangiges Straßennetz, also Autobahnen und Schnellstraßen, wirkt als weiterer Treiber für Verkehrsleistung und Emissionen (APCC 2014).

Während die Entwicklung des Verkehrs in der Vergangenheit auch positive wirtschaftliche Folgen hatte und höheren Wohlstand ermöglichte – so ist etwa der Güterverkehr Grundvoraussetzung für den modernen Welthandel (Baier und Tully 2006) –, brachte sie

gleichzeitig eine Reihe negativer (Umwelt-)Auswirkungen mit sich (Banister 1998). Zu diesen gehört vor allem der Ausstoß von Treibhausgasen (Gühnemann 2020), der zur Klimakrise beiträgt. Andere unerwünschte Effekte sind Luftverschmutzung, Flächenverbrauch, Verkehrsunfälle und durch Lärm verursachte Gesundheitsschäden wie Depressionen oder Schlaflosigkeit (Banister 1998). Straßen beeinträchtigen Ökosysteme, indem sie Habitate zerschneiden, und können auch negative Auswirkungen auf Flüsse und Wasserqualität haben (Banister 1998).

Ein zentraler Kritikpunkt von Knoflacher (2007) an der Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte lautet, diese habe sich beinahe ausschließlich auf den motorisierten Verkehr konzentriert und so zur Zerstörung nachhaltiger Siedlungsstrukturen geführt und räumliche Ungleichheiten verstärkt. Verkehrssysteme können auch sozial exklusiv gestaltet sein und dadurch Menschen von der Benutzung ausschließen (Gudmundsson u. a. 2016). Dies kann bedeuten, dass sie es sich finanziell nicht leisten können, an den gewünschten Ort zu kommen; es kann sein, dass sie dort nicht innerhalb angemessener Zeit hinkommen; es kann aber auch der Fall sein, dass sie körperlich oder geistig nicht in der Lage sind, die verfügbaren Verkehrsmittel zu benutzen (Gudmundsson u. a. 2016). Verkehr verursacht weiters direkte ökonomische Kosten, die vor allem durch Zeitverlust entstehen (Banister 1998). Da es sich bei den Umweltauswirkungen des Verkehrs um externe Kosten handelt – sie werden also nicht von den Verursacher*innen, sondern von der Allgemeinheit bezahlt –, bestehen für das Individuum wenig Anreize zur Verhaltensänderung (Banister 1998).

Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu mindern, braucht es einen Wandel hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem, das die Bedürfnisse der Menschen befriedigt, gleichzeitig aber auch umweltverträglich ist (Gühnemann 2020). Dieses Ziel sei „ein äußerst ambitioniertes“ (APCC 2014, S. 907), zu dessen Erreichung Maßnahmen erforderlich sind, die über die bestehenden hinausgehen (APCC 2014). Zum Zweck der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung „können Instrumente der Infrastruktur-, Technologie-, Finanz-, Rechts- und Ordnungspolitik sowie Organisation und Information eingesetzt werden“ (Gühnemann 2020, 210f). Im Sinne nachhaltiger Raumordnung sollen beispielsweise Zersiedelung, die übermäßig viel PKW-Verkehr verursacht, verhindert werden und gleichzeitig durch Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen das Zurücklegen von Wegen zu Fuß, mit dem Rad und per öffentlichem Verkehr gefördert werden (APCC 2014). Durch die Aufhebung klimaschädlicher Subventionen im Verkehrsbereich – dazu zählt etwa das Pendlerpauschale – und die Einführung oder Erhöhung von Gebühren – beispielsweise einer fahrleistungsabhängigen Kilometerabgabe – ist auch eine Steuerung über den Preis möglich (APCC 2014). Ein Eingreifen des Staates ist notwendig, um Marktverzerrungen zu korrigieren, externe Kosten zu internalisieren und soziale Gleichheit als Entscheidungskriterium

aufzunehmen (Gudmundsson u. a. 2016). Der Staat ist dabei jedoch nicht der einzige Akteur in der Verkehrspolitik, sondern Teil eines Netzwerks von Akteur*innen, und sollte im Sinne nachhaltiger Entscheidungen die Einbindung möglichst vieler Beteiligter ermöglichen (Gudmundsson u. a. 2016).

2.3 Bedeutung politischer Kommunikation

Die Bewältigung der Klimakrise ist also vor allem Aufgabe der Politik, denn ihr kommt es zu, das Zusammenleben von Menschen durch kollektiv verbindliche Entscheidungen zu regeln (Donges und Jarren 2017).

Politik wird in der wissenschaftlichen Analyse oft als aus drei Dimensionen bestehend verstanden: Polity (Strukturen), Politics (Prozesse) und Policy (inhaltliche Aspekte) (Donges und Jarren 2017). Im Folgenden soll die Politics-Dimension näher betrachtet werden, die den Prozess politischer Gestaltung beleuchtet: Verschiedene Akteur*innen mit teilweise unterschiedlichen, teilweise ähnlichen Interessen treten dabei aktiv miteinander in Verhandlungen und Tauschprozesse (Nohlen und Schultze 2002a). Aus akteurtheoretischer Perspektive handelt es sich um Akteur*innen, die in Aushandlungsprozessen versuchen, Probleme zu lösen – dazu gehören einerseits der Staat, aber andererseits auch andere Akteur*innen wie etwa gesellschaftliche Verbände (Donges und Jarren 2017). In der Klimakrise spielen politische Prozesse beispielsweise eine Rolle, wenn in Verhandlungen und Auseinandersetzungen die Frage geklärt werden soll, welche Lösungsansätze zur Bekämpfung der Klimakrise gewählt werden (Scherhauser u. a. 2020).

Sprache und Kommunikation sind im politischen Prozess, also in der Politics-Dimension, von wesentlicher Bedeutung, denn durch und in Kommunikation wird Politik überhaupt erst konstruiert (Donges und Jarren 2017). Rhomberg (2009) bezeichnet Kommunikation sogar als *das* zentrale Element demokratischer Systeme. Verschiedene Akteur*innen wie Politiker*innen, Journalist*innen und Bürger*innen kommunizieren in unterschiedlichen Öffentlichkeiten über politisch relevante Sachverhalte (Donges und Jarren 2017). Eine wichtige Rolle spielen dabei die Medien, die durch ihre Berichterstattung politische Themen überhaupt erst auf die Tagesordnung setzen und ihnen unterschiedliche Wichtigkeit beimessen (Nohlen und Schultze 2002b), sie übernehmen quasi die Funktion der Agora als Vermittlerin politischer Diskussionen (Rhomberg 2009). Für politisches Interesse und Engagement der Bürger*innen ist diese Vermittlung von Informationen wesentlich, um am politischen Leben teilhaben zu können (Rhomberg 2009). Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass politische Kommunikation nicht nur ein Mittel der Politik ist, sondern „der zentrale Mechanismus bei der Generierung, Formulierung und Artikulation politischer In-

teressen, ihrer Aggregation zu entscheidbaren Programmen, sowie der Durchsetzung und Legitimierung politischer Entscheidungen“ (Donges und Jarren 2017, S. 8).

2.4 Framing-Ansatz

2.4.1 Grundlegendes über Framing

Um ihre Interessen im Rahmen politischer Kommunikation durchzusetzen, stehen den politischen Akteur*innen unterschiedliche Werkzeuge und Methoden zur Verfügung. Ein solches Werkzeug ist das Framing, mit dem „die Wirklichkeit in einer spezifischen Sichtweise dargestellt wird [...], um eine erwünschte Reaktion oder Interpretation und Bewertung eines Sachverhaltes zu erreichen“ (Oswald 2019, S. 37). Framing kann benutzt werden, um die öffentliche Aufmerksamkeit überhaupt erst auf ein bestimmtes Thema wie die Klimakrise oder nachhaltige Mobilität zu lenken (Marcinkowski 2014).

Frames sind spezifische Deutungsrahmen, mittels derer wir einen Ausschnitt der Realität wahrnehmen (Oswald 2019). Sie sind von Mensch zu Mensch verschieden, was aus dem Umstand resultiert, dass wir niemals die gesamte Realität erfahren können, sondern diese stets mit gewissen Verzerrungen wahrnehmen, etwa aufgrund individueller soziokultureller Prägung (Oswald 2019). Wenn etwa zwei Personen über ein und dasselbe Ereignis erzählen, werden ihre Schilderungen nicht identisch ausfallen – dies muss jedoch nicht zwingend vorsätzlich geschehen, denn Sachverhalte werden „schließlich unterbewusst stets aus der Perspektive beschrieben, aus der sie auch heraus wahrgenommen werden“ (Oswald 2019, S. 2). Als eine sehr allgemeine erste Begriffsdefinition kann die folgende dienen: „Frames werden als ‚Sinnhorizonte‘ von Akteuren verstanden, die gewisse Informationen und Positionen hervorheben und andere ausblenden“ (Matthes 2014, S. 10).

2.4.2 Framing als weites Forschungsfeld

Die Framingforschung ist ein weites Feld, das sich im Laufe der Jahre verzweigt hat und von einer Vielzahl an Forscher*innen in verschiedene Richtungen weiterentwickelt wurde. Das Konzept Framing existiert in vielen verschiedenen Disziplinen, etwa in der Linguistik, der Psychologie oder den Kommunikationswissenschaften, aber jeweils mit sehr unterschiedlicher Bedeutung (Oswald 2019). Schaffner und Sellers bezeichnen den Begriff des Framing als „eines der weitest verbreiteten Konzepte in Politikwissenschaften, Kommunikationswissenschaften, Psychologie und Soziologie“ (Schaffner und Sellers 2010, S. 2). Es gibt daher keine kohärente Theorie oder allgemeingültige Begriffsdefinition, weshalb etwa

Matthes (2014) vorschlägt, eher von einem Framing-Ansatz als von einer Framing-Theorie zu sprechen.

Als Ursprung und Grundlage des Framingansatzes wird in der Literatur oft das Werk *Rahmen-Analyse* von Erving Goffman angegeben. Dieser beschreibt darin, dass wir, wenn wir Ereignisse wahrnehmen, dazu neigen, unsere Reaktion innerhalb von primären Rahmen bestimmen zu lassen. Ein primärer Rahmen ist dabei etwas, das „einen sonst sinnlosen Aspekt der Szene zu etwas Sinnvollem macht“ (Goffman 1980, S. 31). Gemeint ist damit, dass Ereignisse nicht für sich stehen und per se keine Bedeutung haben, sondern erst durch das individuelle Interpretieren und Verstehen – durch das Benutzen vorgefertigter Deutungsmuster, die man als Frames bezeichnet – eine Bedeutung erhalten (Marcinkowski 2014). Goffmans Frame-Begriff verbleibt jedoch sehr allgemein und teilweise unspezifisch, was die empirische Arbeit mit diesem Ansatz erschwert (Matthes 2014).

Ein sehr weit ausdifferenziertes Feld konstatiert auch Entman (1993), der in seinem Aufsatz von einem zersplitterten Paradigma schreibt, zu dem es keine allgemeine Theorie gebe. Er schlägt jedoch vor, diese vermeintliche Schwäche in eine Stärke umzuwandeln (Entman 1993) und die Blickwinkel der unterschiedlichen Disziplinen zusammenzuführen, um durch die Gesamtschau ein besseres Verständnis von Kommunikation zu entwickeln. Die Frage, ob es in der Framingforschung Einheitlichkeit brauche oder die Vielfalt eine Stärke sei, sei längst zugunsten des Pluralismus entschieden, stellt Marcinkowski (2014) fest. Bei der Interpretation von Ergebnissen müsse jedoch beachtet werden, dass Forschungserkenntnisse, die auf Grundlage eines bestimmten Framingkonzepts gewonnen wurden, nicht automatisch für alle anderen Konzepte gültig sind, sondern es sollten stets nur Erkenntnisse angeführt werden, bei denen mit derselben Definition von Frames gearbeitet wurde (Potthoff 2012).

2.4.3 Kommunikationsframes

Je nachdem, an welcher Stelle Frames betrachtet werden, kann nach journalistischen bzw. Medienframes (wie berichten Journalist*innen über ein bestimmtes Ereignis?), Rezipient*innenframes (innerhalb welcher Deutungsrahmen verarbeiten Empfänger*innen bestimmte Informationen?) und strategischen bzw. Kommunikationsframes (welche Sichtweisen versuchen Akteur*innen durchzusetzen?) unterschieden werden (Matthes 2014). In der vorliegenden Arbeit sollen die in Presseaussendungen vorkommenden Kommunikationsframes untersucht werden, dabei handelt es sich um Frames, die „einen bestimmten Inhalt zwischen Kommunikatoren und Rezipienten transportieren“ (Oswald 2019, S. 23). Sie

können gezielt konstruiert werden und müssen sich nicht zwangsläufig auf verbale Kommunikation beschränken, sondern können auch etwa Bilder umfassen (Oswald 2019).

Potthoff (2012) spricht in diesem Zusammenhang von textuellen Frames und definiert diese als Aussagenstruktur zu einem kontroversen Thema (Potthoff 2012). Ein spezifischer Teil eines Sachverhalts wird kommuniziert und in einen bestimmten Kontext gesetzt (Oswald 2019). Diese Definition beinhaltet bereits die beiden wesentlichen Aspekte Selektion und Salienz, deren Wirkungsweise im übernächsten Kapitel genauer beleuchtet wird. Es handelt sich bei Frames also um „(strategisch gefärbte) Blickwinkel auf politische Themen, die gewisse Informationen in den Vordergrund rücken und andere außen vor lassen“ und zu den Frames anderer Akteur*innen in Konkurrenz stehen (Matthes 2014, S. 12).

2.4.4 Arten von Frames

Je nach theoretischem Konzept gibt es nun unterschiedliche Definitionen, welche unterschiedlichen Arten von Frames es gibt beziehungsweise aus welchen Teilen ein Frame besteht. Eine der bekanntesten Definitionen ist jene von Entman (1993), der das Konzept des Framing als hilfreich versteht, um die Macht eines Texts zu beschreiben. Er identifiziert vier Funktionen eines Frames: Sie definieren Probleme, diagnostizieren Ursachen, treffen moralische Bewertungen und schlagen Lösungen vor (Entman 1993).

In eine ähnliche Richtung gehen die Aufsätze von D. Snow und R. Benford (1988) beziehungsweise R. D. Benford und D. A. Snow (2000), die als theoretisches Grundgerüst für diese Arbeit herangezogen werden sollen. D. Snow und R. Benford (1988) beschäftigen sich vor allem mit der Frage, wie soziale Bewegungen Unterstützer*innen mobilisieren und Zustimmung für ihre Anliegen generieren. Der Anwendungsbereich erstreckt sich dabei aber nicht nur auf soziale Bewegungen, sondern umfasst auch Parteien oder Personen (Oswald 2019).

R. D. Benford und D. A. Snow (2000) sprechen von drei Aufgaben des Framings, die Entmans Funktionen ähnlich sind, jedoch auf die moralische Bewertung verzichten. Diese drei Aufgaben sind nach ihrer Definition folgende:

1. *diagnostisches Framing*: Definition des Problems und Zuschreibung von Verantwortung
2. *prognostisches Framing*: Vorschlagen einer Lösung und Strategie, um diese zu erreichen
3. *motivationale Framing*: Handlungsaufruf

In der Originaldefinition heißt es:

„[Social movements ...] frame, or assign meaning to and interpret, relevant events and conditions in ways that are intended to mobilize potential adherents and constituents, to garner bystander support, and to demobilize antagonists“ (D. Snow und R. Benford 1988, S. 198).

Beim diagnostischen Framing geht es darum, „über welchen Teilbereich eines Themas gesprochen wird, welche Akteure relevant sind und welche Informationen bzw. Fakten betont werden“ (Matthes 2014, S. 11). Innerhalb einer Gruppe gibt es dabei zwar oft Konsens darüber, was das Problem ist, aber unterschiedliche Zuschreibungen, wer beziehungsweise welche Faktoren dafür verantwortlich sind (D. Snow und R. Benford 1988). Mit der Problemdefinition wird gleichzeitig eine bestimmte Sichtweise mitgeliefert, aus der die Öffentlichkeit das Thema betrachten soll (Oswald 2019).

Mit dem prognostischen Framing wird die Frage beantwortet, was zur Lösung des Problems getan werden soll; aber auch Strategien und Taktiken werden hier identifiziert (D. Snow und R. Benford 1988). Anders gesagt: Was ist zu tun und wie soll es getan werden? Es muss sich dabei aber nicht rein um Sachargumente handeln, da es für Politiker*innen erfolgsversprechender ist, Gefühle anzusprechen und die Problematik simplifiziert darzustellen (Oswald 2019). Zum prognostischen Framing gehört auch das Counterframing, also die Widerlegung der Logik vorgeschlagener Lösungen der Gegenseite (R. D. Benford und D. A. Snow 2000).

Nachdem aus Sicht der Kommunikator*innen geklärt wurde, wer für ein bestimmtes Problem verantwortlich ist und was dagegen getan werden soll, geht es beim motivationalen Framing darum, mit einem Handlungsauftrag potenzielle Unterstützer*innen für die eigene Sache zu mobilisieren (D. Snow und R. Benford 1988). Zum motivationalen Framing gehört auch das Etablieren eigener Begrifflichkeiten, die von den Kommunikator*innen möglichst einheitlich verwendet werden sollten (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Auf sprachlicher Ebene ist dabei zu beachten: Werden Diagnose und Prognose derart geframed, dass es sich um eine Debatte nur für Fachleute handelt, auch aufgrund des verwendeten Vokabulars, werden „potenzielle Teilnehmer*innen zu Zuseher*innen reduziert“ (D. Snow und R. Benford 1988, S. 204). Wenn ein bereits etablierter Begriff weit verbreitet ist, kann die Verwendung eines anderen Begriffs unglaublich sein – oder die Empfänger*innen verstehen gar nicht erst, wovon die Kommunikator*innen sprechen (Entman 1993). Auch ein allzu düsteres Framing des Problems kann dabei unerwünschte Auswirkungen auf die Mobilisierung haben: Das Zeichnen hoffungsloser Weltuntergangsszenarien kann dazu führen, dass die Angesprochenen gar nicht erst an Lösungsmöglichkeiten glauben und in Fatalismus ver-

fallen, sie sind gewissermaßen wie gelähmt und nicht mehr für Mobilisierung empfänglich (D. Snow und R. Benford 1988).

Bei D. Snow und R. Benford (1988) hängen die drei Kernaufgaben eines Frames stark zusammen, und je robuster diese miteinander verknüpft sind, desto besser gelingt auch die gewünschte Mobilisierung potenzieller Unterstützer*innen. Entman (1993) hingegen geht bei seiner Definition davon aus, dass ein Frame nicht zwangsläufig alle Funktionen erfüllen muss.

2.4.5 Funktionsweise und Voraussetzungen für erfolgreiches Framing

Die grundlegende Funktionsweise von Framing beruht auf den zwei Prinzipien von Selektion und Salienz² (Potthoff 2012): „To frame is to select some aspects of a perceived reality and make them more salient in a communicating text“ (Entman 1993, S. 52). Aspekte, die die eigene Sichtweise unterstützen, werden betont – gleichzeitig werden aber auch jene weggelassen, die dem eigenen Frame widersprechen würden (Oswald 2019). Eine Hervorhebung, um bestimmten Informationen mehr Salienz zu verleihen, kann beispielsweise durch Wiederholung oder Assoziation mit kulturell bekannten Symbolen geschehen, was wiederum dazu führt, dass Empfänger*innen die Information eher wahrnehmen beziehungsweise speichern (Entman 1993). Es geht bei der Salienz also im Grunde darum, einen bestimmten Aspekt (oder mehrere) zum Hauptthema zu machen, sie ist „ein Maß dafür, wie zugänglich die Information über das aufgeworfene Thema ist – und damit auch die erwünschte Interpretation“ (Oswald 2019, S. 25).

Als anschauliches Beispiel für Selektion und Salienz sei hier das Thema Abtreibung genannt, das entweder „als Recht auf menschliches Leben oder als individuelles Recht auf Selbstbestimmung“ diskutiert werden könne (Matthes 2014, S. 9). Umgelegt auf die Klimakrise könnte man beispielsweise Klimaschutz entweder als Schutz von Natur und Umwelt aus moralischer Verpflichtung oder als wirtschaftliche Notwendigkeit zur Vermeidung finanzieller Schäden framen. Ein interessantes Detail zeigt sich bei der Debatte um den Dieselskandal in Deutschland, in der es lange Zeit nur um finanzielle Aspekte wie Nachrüstungen und Strafzahlungen, aber wenig um gesundheitspolitische Folgen ging (Oswald 2019).

Framing funktioniert jedoch nicht immer, und Politiker*innen halten sich oft für bessere Beeinflusser*innen der öffentlichen Meinung, als sie es tatsächlich sind (Schaffner und Sellers 2010). Das bloße Vorkommen von Frames in Debatten oder Texten bedeutet auch nicht automatisch, dass die Rezipient*innen dadurch beeinflusst werden (Entman 1993).

²von lat. salire (springen): Bedeutsamkeit, Hervortreten

In politischen Debatten existieren zu jedem Thema mehrere strategische Frames, die um die öffentliche Aufmerksamkeit kämpfen (Matthes 2014). Politiker*innen konkurrieren miteinander und mit Journalist*innen um News Frames, also den Niederschlag ihrer Frames in Nachrichtentexten (Entman 1993). Interessant ist dabei, dass in Politikbereichen, die sich in oder nach einer Krise befinden, stärkere Konkurrenz herrscht, so etwa im Bereich der Finanzmarktregulierung nach der Wirtschaftskrise 2008 (Oswald 2019). Frames sind außerdem sehr dynamisch und wandelbar, sie „werden in einem Diskurs erkämpft, neu definiert oder sogar je nach Erfolg im Verlauf der Zeit angepasst und ausgetauscht“ (Matthes 2014, S. 15).

Wovon hängt es nun ab, ob ein Frame erfolgreich ist oder nicht? In der Literatur finden sich dazu fünf Faktoren: Glaubwürdigkeit des Frames, kulturelle Resonanz des Frames, Macht der politischen Akteur*innen, Ressourcen der Akteur*innen und Bedienen der Nachrichtenwerte und Schemata von Journalist*innen (Matthes 2014).

Neben der Frage, ob die Kommunikator*innen eines Frames selbst glaubwürdig sind (R. D. Benford und D. A. Snow 2000), spielt auch die empirische Glaubwürdigkeit eine Rolle, also die „Verifizierbarkeit und [...] Verifizierung der vom Kommunikator vorgeschlagenen Ursachen und Lösungen“ (Matthes 2014, S. 54). Für die Rezipient*innen ist ein Frame dann glaubwürdig, wenn seine Behauptungen – also etwa das dargestellte Problem – durch reale Ereignisse bewiesen werden können und zu den Erfahrungen der Individuen passen (D. Snow und R. Benford 1988).

Nicht unwesentlich für die Akzeptanz eines Frames ist auch, wie weit dieser kulturelle Kontexte bedient (Oswald 2019). Es geht darum, ob der Frame zur Lebensrealität der Rezipient*innen passt, und um die „Übereinstimmung mit den kulturellen Rahmenbedingungen einer Gesellschaft“ (Matthes 2014, S. 55). D. Snow und R. Benford (1988) sprechen in diesem Zusammenhang von *frame alignment*, also der Verknüpfung von Orientierungsrahmen von sozialen Bewegungen und Einzelpersonen; das verwendete Framing müsse außerdem an die grundsätzliche Ideologie der Bevölkerung angepasst sein, um zu funktionieren. Je wichtiger die von einer Bewegung vertretenen Werte im grundlegenden Belief System der angesprochenen Gruppe sind – in der Friedensbewegung wären das beispielsweise die Unverletzlichkeit des menschlichen Lebens und friedvolles Zusammenleben –, desto besser wird eine Mobilisierung gelingen (D. Snow und R. Benford 1988). Umgekehrt gilt, dass Empfänger*innen von Frames, die dem eigenen Glaubenssystem widersprechen, nur gering oder gar nicht beeinflusst werden. Besonders gut funktionieren Frames außerdem, wenn die Rezipient*innen zu einem bestimmten Thema noch keine feste Überzeugung haben (Oswald 2019).

Weiters ist es von Vorteil, wenn Kommunikator*innen politische Eliten sind und da-

durch über Macht und Ressourcen verfügen: Sie können ihre Frames leichter in den Medien unterbringen, wohingegen andere Akteur*innen nur auf diese reagieren können (Matthes 2014). Etablierten Parteien mit einem großen Organisationsapparat gelingt es einfacher, etwa über eine Pressekonferenz mediale und öffentliche Aufmerksamkeit zu generieren – einer kleinen, unbekannten Bewegung von Aktivist*innen wird dies ungleich schwieriger fallen.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist das Bedienen von Nachrichtenwerten und Schemata von Journalist*innen, wozu die „Betonung von Konflikt, Negativität oder Emotionalisierung“ ebenso wie das „Ansprechen von starken nationalen Werten“ gehören (Matthes 2014, S. 56). Eine gewisse Rolle werden dabei aber auch ganz praktische Überlegungen spielen, also etwa, wie Presseaussendungen aufgebaut und gestaltet werden, damit Journalist*innen deren Inhalte möglichst übernehmen und verbreiten. Generell gilt, dass das Vorhandensein starker konkurrierender Frames für die Durchsetzung des eigenen Frames hinderlich sein kann (Schaffner und Sellers 2010).

2.4.6 Akteur*innen und Ziele des Framings

Frames lassen sich „bei Kommunikatoren wie etwa Parteien, sozialen Bewegungen, Kirchen oder politischen Akteuren bestimmen [. . . , die] versuchen, ihre eigene Sicht zu einem Thema in der Öffentlichkeit durchzusetzen“ (Matthes 2014, S. 14). Darüber hinaus können auch Medienvertreter*innen, einzelne Aktivist*innen oder die öffentliche Verwaltung Framing für ihre Interessen einsetzen (Oswald 2019). Für Marcinkowski (2014) geht es dabei um mehr als bloß die Durchsetzung der eigenen Sichtweise, er benennt drei relevante Aspekte: Erstens soll die öffentliche Aufmerksamkeit auf bestimmte Themenfelder gelenkt werden, zweitens soll anhand bestimmter Interpretationsrahmen die bevorzugte Handlungsoption durchgesetzt werden, und drittens können auch Ergebnisse je nach Perspektive ganz unterschiedlich geframed werden.

Für D. Snow und R. Benford (1988) wiederum besteht das Ziel von Framing darin, dass soziale Bewegungen potenzielle Unterstützer*innen mobilisieren – und gleichermaßen ihre Gegenspieler*innen möglichst demobilisieren. Unter Mobilisierung ist dabei jedoch nicht nur die Teilnahme an Protestaktionen zu verstehen, sondern auch bereits die Unterstützung einer Idee oder das Teilen von Informationen in sozialen Medien (Oswald 2019).

2.4.7 Techniken des Framing

Frames werden oft in strategischen Prozessen konstruiert, um ein bestimmtes Ziel wie beispielsweise die Mobilisierung von Unterstützer*innen oder das Akquirieren von Ressourcen

zu erreichen (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Verschiedene Techniken werden in diesen Prozessen verwendet. Oft ist in der Literatur von vier ursprünglich definierten *framing alignment processes* zu lesen: *frame bridging*, *frame amplification*, *frame extension* und *frame transformation* (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Neben diesen vier Techniken (zuweilen auch als Taktiken oder Strategien bezeichnet) findet sich in der Literatur auch eine Vielzahl weiterer, die sich oft auch überschneiden und nicht besonders klar voneinander abzugrenzen sind, auf die daher in dieser Arbeit nicht näher eingegangen wird.

Frame bridging bezeichnet dabei „die Verknüpfung von zwei oder mehr ideologisch kongruenten, aber strukturell nicht verbundenen Frames zu einem bestimmten Thema oder Problem“ (R. D. Benford und D. A. Snow 2000, S. 624). Anders gesagt, geht es um ideologische Klammern, „unter denen sich Menschen vereinigen, die zwar ein ähnliches politisches Ziel haben, aber nicht unbedingt eine einheitliche ideologische Richtung vertreten“ (Oswald 2019, S. 83). Dadurch eine gewisse Einigkeit innerhalb einer Bewegung herzustellen, sei wichtig, um interne Konflikte zu vermeiden, die in weiterer Folge die Bewegung bei der Erreichung ihrer Ziele hindern würden (Oswald 2019). Mit dem Schaffen einer Verbindung zu anderen Frames sollen auch die Unterstützer*innen anderer Bewegungen mobilisiert werden (Matthes 2014). Wehling (2016) spricht in diesem Zusammenhang von ideologischem Framing, das seinen Ursprung dem Umstand verdanke, dass nicht alle Menschen dieselben Wertvorstellungen hätten. Diesen Umstand zu berücksichtigen, sei für politische Gruppierungen von essenzieller Bedeutung, weil „Menschen sich dann für Politik begeistern und einsetzen, wenn sie in ihren Werten, ihrer moralischen Weltsicht angesprochen werden“ (Wehling 2016, S. 64).

Oswald (2019) nennt als Beispiel für *frame bridging* die amerikanische Tea Party, die ihr Leitziel eines schlanken Staates mit Idealen wie freie Marktwirtschaft und finanzpolitische Verantwortung verknüpfte und so Anhänger*innen vereinte, die in anderen politischen Fragen durchaus unterschiedlicher Meinung waren. Bei der Klimabewegung lasse sich erkennen, dass in den letzten Jahren teilweise ein Wandel des zentralen Frames stattfinde, nämlich von Klimawandel zu Klimagerechtigkeit, und dass mit Letzterem eine Brücke zu Themen anderer Gruppen wie der Antikriegsbewegung oder dem Global Justice Movement geschlagen werde (della Porta und Parks 2014).

Unter *frame amplification* ist die „Idealisierung, Ausschmückung, Verdeutlichung oder Verstärkung bestehender Werte oder Überzeugungen“ zu verstehen (R. D. Benford und D. A. Snow 2000, S. 624). Damit sind jene Werte oder Überzeugungen gemeint, die potenziellen Unterstützer*innen besonders wichtig sind (Matthes 2014). Der bzw. die ausgewählten Werte werden als wichtigster Bestandteil eines Frames hervorgehoben, um so bei den Empfänger*innen besonders hohe Resonanz zu erzielen (Oswald 2019). Frame

amplification sei speziell für jene Gruppierungen relevant, deren Unterstützer*innen aus Gewissensgründen ein Anliegen unterstützen sollen, von dem sie nicht selbst profitieren, beziehungsweise deren Werte und/oder Überzeugungen jenen der vorherrschenden Kultur grundsätzlich widersprechen (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Als Beispiel für Erstere nennt Oswald (2019) die Flüchtlingshilfe, in deren Zusammenhang oft versucht wird, Mitgefühl bei Rezipient*innen zu erwecken.

Bei der *frame extension* werden bestehende Frames einer Bewegung dahingehend erweitert, dass Probleme und Anliegen neuer potenzieller Unterstützer*innen mit eingeschlossen werden (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Ziel ist es, „den Frame attraktiv für ein Publikum zu machen, dessen Ideologie oder Interessen er bislang gar nicht oder nur unzureichend berührt hatte“ (Oswald 2019, S. 89). Diese Strategie werde in der Praxis oft angewendet, sie berge jedoch die Gefahr, durch Verwässerung der Themen interne Konflikte zu erzeugen (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Im Unterschied zum *frame bridging* geht es nicht um die Verbindung zu anderen, passenden Frames, sondern um die Ausdehnung bestehender (Oswald 2019). Mit der MeToo-Bewegung sei etwa durch Erweiterung des Frames der sexuellen Belästigung Bewusstsein dafür geschaffen worden, dass es sich um ein Problem der gesamten Gesellschaft und nicht einiger weniger Frauen handle (Oswald 2019).

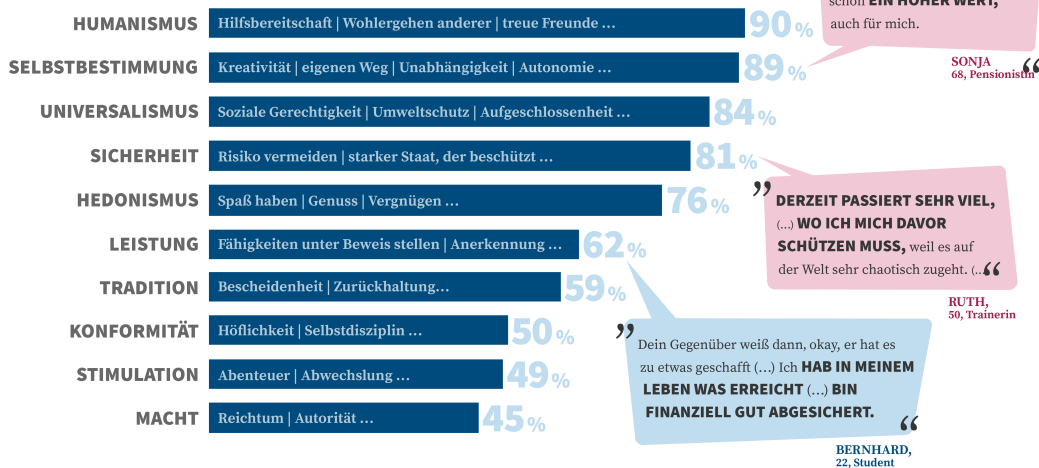
Frame transformation schließlich bezeichnet die Veränderung bestehender und/oder das Schaffen neuer Bedeutungen (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Diese auch als *Reframing* bezeichnete Strategie wird notwendig, wenn das Framing der Kommunikator*innen bei den Rezipient*innen keine Resonanz hervorruft, weil es nicht im Einklang mit deren Lebenswelten und persönlichen Erfahrungen steht (Oswald 2019). Ein Beispiel dafür sei Joschka Fischers Vorgehen, der sich als deutscher Außenminister durch Reframing die Unterstützung seiner Partei für den militärischen Einsatz Deutschlands im Kosovo sicherte: „Er transformierte das Verständnis für die Parole *Nie wieder Krieg!* Dahin gehend [sic], dass sie nunmehr auch die Pflicht zur Abwehr eines weiteren Genozids implizieren sollte“ (Oswald 2019, S. 72).

2.4.8 Master-Frames und Werte

R. D. Benford und D. A. Snow (2000) schreiben in ihrem Aufsatz von sogenannten *Master-Frames*, also generischen Frames, die bewegungsübergreifend immer wieder verwendet werden, und von denen spezifische Frames abgeleitet werden können. Sie zählen unter anderem folgende in der Literatur identifizierte Frames auf: Rechte, Wahlfreiheit, Ungerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, kulturelle Vielfalt, Hegemonie und zurück zur Demokratie (R. D. Benford und D. A. Snow 2000). Oswald (2019, S. 107) beschreibt Master-Frames als „weit-

WELCHE WERTE HABEN WIR?

Humanismus, Selbstbestimmung, Universalismus und Sicherheit.
Diese Werte sind besonders vielen ÖsterreicherInnen wichtig.



www.wertforschung.at
Daten: ÖWBS 2016, N=1.509
Wertekonzept: Shalom H. Schwartz „Theory of Basic Values“

Abbildung 2: Für Österreicher*innen wichtige Werte (Institut für Soziologie o. D.)

läufig verbreitete und akzeptierte Interpretationsschemata, die von weiten Teilen einer Gesellschaft für ‚wahr‘ befunden werden.“ In Deutschland bestehende Master-Frames seien etwa Gleichberechtigung, Schutz der Menschenwürde und Freiheit – letzterer fand beispielsweise Anwendung im Slogan *Freie Fahrt für freie Bürger!*, mit dem der Verkehrsclub ADAC gegen Tempolimits auf Autobahnen kampagnisierte (Oswald 2019). Aufgrund ihrer offenen und abstrakten Beschaffenheit können Master-Frames auch von einander diametral gegenüberstehenden Bewegungen verwendet werden (Oswald 2019). Universale Werte, die den Österreicher*innen wichtig sind und von denen generische Master-Frames abgeleitet werden könnten, wurden 2016 vom Institut für Soziologie an der Universität Wien erhoben, sie sind in Abbildung 2 ersichtlich.

Kapitel 3

Das Projekt Lobautunnel

3.1 Vorgeschichte

Die großen Wiener Flächenbezirke Floridsdorf und Donaustadt sind einerseits besonders bevölkerungsstark, gleichzeitig jedoch verkehrlich schlechter angebunden als die Bezirke rechts der Donau (Stadt Wien – MA 18 2003). Vor allem der öffentliche Verkehr, abgesehen von den U-Bahn-Anbindungen, und die Fahrradinfrastruktur sind mangelhaft ausgeprägt (Ahrens u. a. 2017), auch für Fußgeher*innen herrschen ungünstige Bedingungen vor (Stadt Wien – MA 18 2003). Die Wege sind im Durchschnitt vergleichsweise lang und werden häufig mit dem Kfz zurückgelegt (Stadt Wien – MA 18 2003).

Um eine bessere Erreichbarkeit dieser beiden Bezirke zu ermöglichen, wurden bereits 1994 erste Planungen angestellt, die vor allem die Errichtung einer sechsten Donauquerung für den motorisierten Verkehr im Fokus hatten (Ahrens u. a. 2017). Im Jahr 2003 wurde eine Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens hinsichtlich großer Verkehrsprojekte und deren zukünftiger Entwicklungsdynamiken durchgeführt, im Rahmen derer fünf Szenarien untersucht und eine Trendabschätzung erstellt wurden (Stadt Wien – MA 18 2003). Die Szenarien wurden in Bezug auf Erfüllung verschiedener Umwelt-, Raum- und Verkehrsziele beleuchtet, wobei die später von der Politik zur Umsetzung erkorene Variante deutlich am schlechtesten abschneidet, da sie die Zersiedelung vorantreiben, den Nationalpark beeinträchtigen und massive Zuwächse des motorisierten Verkehrs mit sich bringen würde (Stadt Wien – MA 18 2003). In der Untersuchung heißt es wörtlich, diese Option weise „insgesamt die schlechtesten Ergebnisse in den Bereichen Umwelt, Raum und Gender Mainstreaming auf“ (Stadt Wien – MA 18 2003, S. 39). Zwar sei eine sechste Donauquerung quasi unverzichtbar, aber ein wesentlicher Fokus müsse auf verkehrsvermei-

dende Maßnahmen und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gelegt werden (Stadt Wien – MA 18 2003).

2005 wurde von der Politik die geplante Streckenführung vorgestellt (Wiener Zeitung 2017), die S1-Donauquerung: eine Schnellstraße, die vom Knoten Schwechat zum Knoten Süßenbrunn verläuft, davon 8,2 Kilometer Untertunnelung unter dem Nationalpark Donau-Auen (Ahrens u. a. 2017). Vom Knoten Raasdorf sollte die sogenannte S1-Spange als Bundesstraße Richtung Westen zur Seestadt anschließen und schließlich in die als Gemeindestraße ausgeführte Stadtstraße münden, siehe Abbildung 3 (BMK 2021). Ursprünglich wurde mit einer Fertigstellung des Projekts bis 2014 gerechnet (Der Standard 2021a). Im Jahr 2006 führte die ASFINAG erste Probebohrungen im Lobaugebiet durch, woraufhin Aktivist*innen mit einer Mahnwache protestierten und erstmals die Lobau besetzten (Wiener Zeitung 2017).

Ab 2009 wurden für die unterschiedlichen Projektabschnitte drei Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt (Wiener Zeitung 2017). Nachdem sich die grüne Verkehrstadträtin Maria Vassilakou gegen den Lobautunnel ausgesprochen hatte, wurden im Jahr 2017 in ihrem Auftrag zwei Gutachten von der TU Wien beziehungsweise einer Expert*innengruppe erstellt, die sich mit den Auswirkungen der S1-Erweiterung befassten und unterschiedliche Szenarien untersuchten (BMK 2021). In der einen Untersuchung wurde, ausgehend von einem massiven Bevölkerungswachstum in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt, die sechste Donauquerung ebenfalls als unumgänglich erachtet – jedoch wurde betont, ein umfangreiches Paket an Begleitmaßnahmen sei notwendig, bestehend aus Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Schaffung stadtgrenzenüberschreitender Verkehrsinitiativen (Ahrens u. a. 2017). Bei Umsetzung dieser Variante würde der motorisierte Individualverkehr wienweit sogar um 1 Prozent abnehmen, für die A23 und die Ortskerne von Aspern und Eßling würden sich starke Entlastungswirkungen ergeben – gleichzeitig aber die Treibhausgasemissionen um 3.800 Tonnen pro Jahr steigen (Ahrens u. a. 2017).

Knoflacher u. a. (2017) hingegen kritisieren, die dem Projekt zugrundeliegenden Annahmen seien veraltet und viele Prognosen längst durch die Realität widerlegt worden: So sei etwa der Anteil des motorisierten Individualverkehrs um 10 Prozentpunkte zurückgegangen und auch der Motorisierungsgrad – also die Anzahl zugelassener Kfz pro 1.000 Einwohner*innen – deutlich gesunken. Bemängelt wird außerdem, dass im SUP-Verfahren reine Prognosen abgebildet wurden, anstatt Szenarien ausgehend von bestimmten verkehrspolitischen Zielen zu erstellen (Knoflacher u. a. 2017). Da die S1-Erweiterung zusätzlichen Verkehr anziehen würde, ergäbe sich keine Entlastungswirkung, stattdessen wäre es zielführender, die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend auf ganz Wien auszuweiten und

S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat–Süßenbrunn

Länge: ca. 19 km
davon Tunnellänge: ca. 8 km

Legende

-  in Betrieb
-  in Planung
-  Unterflurtrasse, Tunnel
-  Anschlussstelle, Halbanschlussstelle
-  mögliche Netzergänzung
-  Landes- und Stadtstraßennetz
-  dicht bebautes Gebiet



ASFINAG 03 - 2021

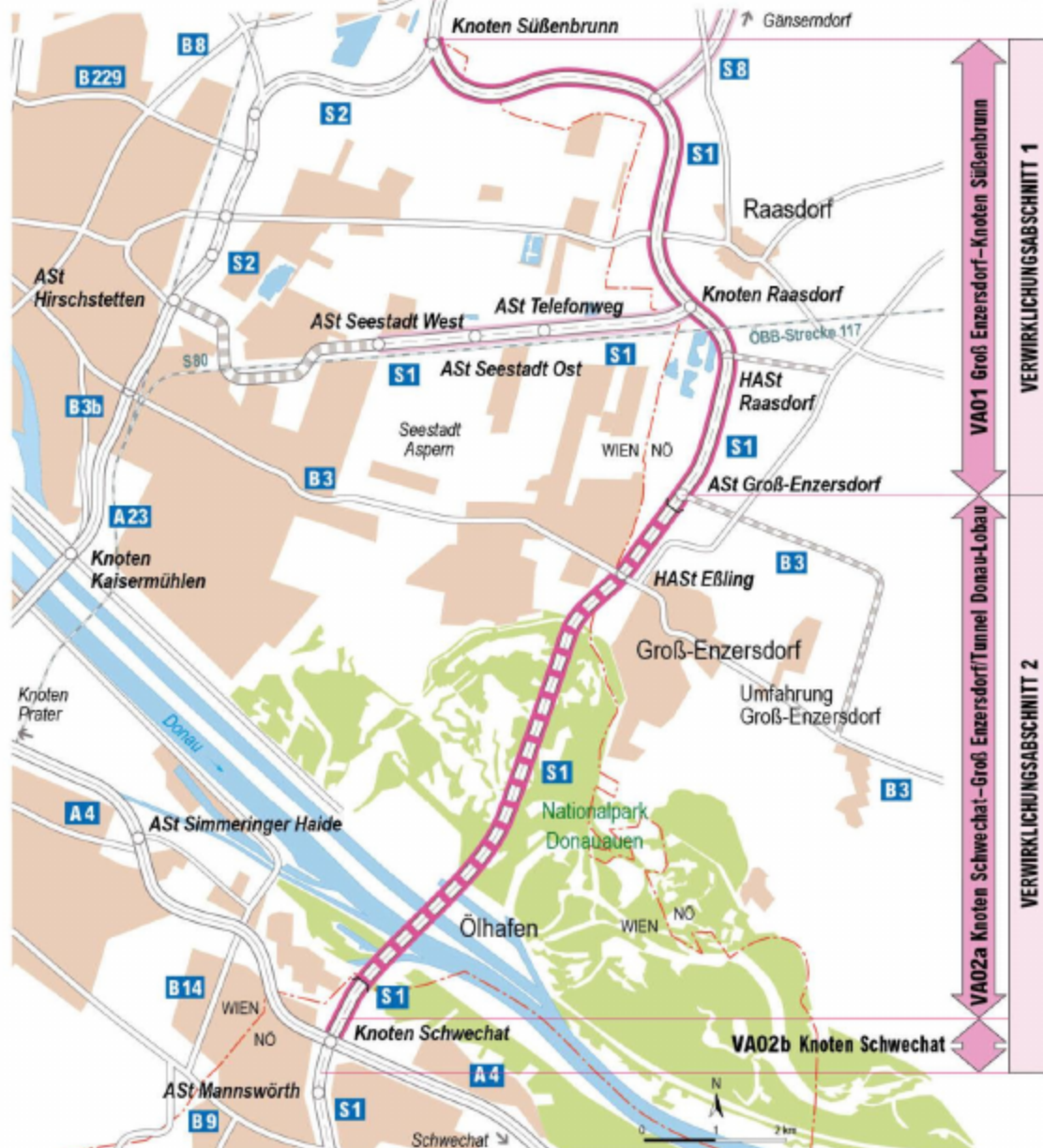


Abbildung 3: Geplanter Trassenverlauf der S1-Donauquerung mit Nord- und Südabschnitt sowie S1-„Spange“ und Stadtstraße (BMK 2021)

den öffentlichen Verkehr auszubauen – die S1 mit dem Lobautunnel hingegen sei aus verkehrlicher Sicht „nicht erforderlich“ (Knoflacher u. a. 2017, S. 59) und wirke darüber hinaus „kontraproduktiv auf die von der Stadt Wien angestrebten Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung“ (Knoflacher u. a. 2017, S. 36).

Die Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurden schließlich erst 2015 (Abschnitt Schwechat–Süßenbrunn) beziehungsweise 2018 („S1-Spange“ Abschnitt Raasdorf–Am Heidjöchl sowie Stadtstraße Aspern) mit positiven Bescheiden abgeschlossen, wobei im Verfahren zur Stadtstraße Aspern Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben wurde (BMK 2021).

3.2 Baustellenbesetzung

Am 27. August 2021 errichteten Klimaaktivist*innen in der Anfangstraße in Wien-Hirschstetten ein Protestcamp, nachdem kurz davor die ersten Bauarbeiten für die Stadtstraße begonnen hatten (Die Presse 2021). Das Camp wurde dort errichtet, wo zukünftig die Stadtstraße vorbeiführen sollte (profil 2021). Es handelte sich dabei um eine genehmigte Versammlung, an der unter anderem die Initiativen Fridays for Future, System Change not Climate Change und Extinction Rebellion beteiligt waren (Die Presse 2021). Die Aktivist*innen kündigten angesichts der Klimakrise massiven Widerstand gegen das geplante Projekt an und forderten einen sofortigen Baustopp (Die Presse 2021). Drei Tage später, am 30. August, wurde eine Baustelle nahe der Südosttangente besetzt (Kurier 2021). In weiterer Folge wurden zwei weitere Camps errichtet, die ebenso wie das zweite nicht als angemeldete Versammlungen betrieben wurden. Im angemeldeten „Basiscamp“ seien Ende September etwa 50 Personen ständig anwesend gewesen, so der Kurier (2021), verschiedene Aktivitäten wie etwa Aktionstrainings seien von den Aktivist*innen organisiert worden (profil 2021).

3.3 Besetzung des Rathauses durch Greenpeace

Am 23. September 2021 besetzten rund acht Greenpeace-Aktivist*innen den Gang vor dem Büro des Bürgermeisters Michael Ludwig im Wiener Rathaus, um gegen den Bau der Stadtstraße und des Lobautunnels zu protestieren (wien.ORF.at 2021b). Weitere zehn Personen kletterten auf das Gerüst eines Rathausturms und hissten dort ein großes Banner mit der Aufschrift „Lobau bleibt“ (wien.ORF.at 2021b). Die Aktivist*innen forderten Bürgermeister Ludwig auf, auf die Stimmen der Wissenschaft zu hören und den Bau der beiden Straßenprojekte zu stoppen sowie stattdessen eine Initiative für den öffentlichen Verkehr zu starten (wien.ORF.at 2021b). Während die Grünen ihre Sympathien für die

Aktion bekundeten, kritisierte Bürgermeister Ludwig, dass die Abgeordneten zum Wiener Landtag, der zu dieser Zeit tagte, in ihrem freien Mandat eingeschränkt worden seien (wien.ORF.at 2021b). Nachdem Ludwig die Aufforderung der Aktivist*innen, mit ihnen ins Gespräch zu treten, nicht angenommen hatte, wurde die Besetzung nach etwas mehr als 24 Stunden beendet (wien.ORF.at 2021a). Von SPÖ Wien und FPÖ Wien gab es deutliche Kritik für die aus ihrer Sicht rechtswidrige Aktion (FPÖ Wien 2021j).

3.4 Klimacheck durch Klimaministerin Gewessler

Anfang Juli 2021 gab die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Leonore Gewessler, eine Evaluierung aller geplanten Autobahn- und Schnellstraßenprojekte in Auftrag: Bis zum Herbst sollten die Bauvorhaben – zu denen auch die S1-Erweiterung mit dem Lobautunnel gehörte – hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Ziel der Klimaneutralität überprüft werden, von der Ministerin wurde dies als Klimacheck bezeichnet. Betont wurde dabei, dass es sich nicht um einen definitiven Baustopp handle, jedoch etwaige Bauarbeiten erst nach Abschluss des Klimachecks und Vorliegen eines positiven Ergebnisses beginnen könnten. Die Ankündigung wurde von den NEOS und Greenpeace begrüßt, von SPÖ, ÖVP und FPÖ hingegen teils scharf kritisiert (Der Standard 2021b).

In der Evaluierung durch das Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurden zwei getrennte Abschnitte des Bauprojekts S1/Lobautunnel untersucht und analysiert: einerseits der nördliche Verwirklichungsabschnitt (VA) 1 zwischen dem Knoten Süßenbrunn und Groß-Enzersdorf, andererseits der südliche Verwirklichungsabschnitt 2 zwischen Groß-Enzersdorf und dem Knoten Schwechat, welcher auch den Lobautunnel inkludiert (BMK 2021). Das BMK kritisierte in seiner Untersuchung ebenso wie Knoflacher u. a. (2017), dass die grundsätzlichen Annahmen des Bauprojekts nicht mehr aktuell seien, und merkte an, dass in den Untersuchungen Überlegungen des Klimaschutzes oft geringer gewichtet wurden als wirtschaftliche Ziele (BMK 2021).

Kurz vor Jahresende, am 1. Dezember 2021, gab Bundesministerin Leonore Gewessler schließlich in einer Pressekonferenz bekannt, dass der südliche Abschnitt des geplanten Bauprojekts inklusive des Lobautunnels nicht gebaut werde (Der Standard 2021a). Gewessler nannte Überlegungen des Umwelt- und Klimaschutzes als Gründe für den Projektstopp – konkret seien der hohe Bodenverbrauch und massive Eingriffe in die Artenvielfalt im Projektgebiet problematisch –, aber auch die Kosten in Milliardenhöhe wurden angesprochen (Der Standard 2021a). Grundlage für die Entscheidung war der Evaluierungsbericht

des Klimaschutzministeriums, in dem aus den genannten Gründen empfohlen wurde, „[d]ie Planungsaktivitäten [...] ruhend zu stellen“ (BMK 2021, S. 78). Für den nördlichen S1-Abschnitt wurde (vorerst) kein Baustopp verkündet, diesbezüglich sei das weitere Vorgehen vom Verlauf des Straßenbauprojekts S8 (Marchfeld Schnellstraße) abhängig. Für die Entscheidung von Bundesministerin Gewessler gab es Lob vonseiten der Wiener NEOS – Kritik und die Ankündigung rechtlicher Schritte hingegen kamen vom Wiener Bürgermeister Michael Ludwig und dem niederösterreichischen Verkehrslandesrat Ludwig Schleritzko (Der Standard 2021a).

3.5 Zentrale Akteur*innen im Konflikt um den Lobautunnel

3.5.1 Projektbefürworter*innen

Zu den Befürworter*innen des Projekts S1-Ausbau/Lobautunnel können die SPÖ Wien (im Folgenden kurz SPÖ genannt), die ÖVP Wien (im Folgenden: ÖVP) und die FPÖ Wien (kurz: FPÖ) gezählt werden. Die als Arbeiter*innenpartei gegründete SPÖ (Ucar 2006) stellt in Wien seit 1945 durchgehend den Bürgermeister und befand sich von 2010 bis 2020 in der Stadtregierung in einer Koalition mit den Grünen (wien.ORF.at 2020a). Nach der Wahl 2020 kündigte die SPÖ an, die Koalition mit den Grünen nicht fortzusetzen, sondern zukünftig gemeinsam mit den NEOS zu regieren (wien.ORF.at 2020b). Im Koalitionsvertrag wurde das Ziel festgehalten, Wien zur Klimamusterstadt zu machen, dazu sollten auch die öffentlichen Verkehrsmittel und Radwege sowie Angebote der Elektromobilität ausgebaut werden (wien.ORF.at 2020b).

3.5.2 Projektgegner*innen

Als Projektgegner*innen können die Grünen Wien (im Folgenden: Grüne) sowie die Umweltorganisationen Greenpeace Österreich (kurz: Greenpeace) und VIRUS bezeichnet werden. Die Grünen, die in Wien zwei Legislaturperioden lang Koalitionspartner der SPÖ waren, hatten bereits damals koalitionsintern Widerstand gezeigt: Da das Projekt Lobautunnel schon im Vorfeld als konfliktbehaftet galt, wurde es sogar 2010 im Koalitionsvertrag vom SPÖ und Grünen ausgespart (wien.ORF.at 2014). Die Umweltorganisation VIRUS – Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales wurde 1991 gegründet und ging aus der Hainburgbewegung hervor (VIRUS o. D.). Zu ihrem Aktivitätenspektrum zählen Protestversammlungen ebenso wie Öffentlichkeitsarbeit und kritische Beschäftigung mit UVP-Projekten, bei denen ihr als anerkannter Umweltorganisation Parteistellung zukommt (VIRUS o. D.). Neben der geplanten S1-Erweiterung inklusive dem Lobautunnel beschäf-

tigt sich VIRUS beispielsweise mit dem Projekt S8 Marchfeld Schnellstraße und anderen „umwelt- und klimaschädliche[n] wie verkehrs und raumordnungspolitisch kontraproduktive[n]“ Vorhaben (VIRUS o.D.). Greenpeace war bereits 2006 an der ersten Besetzung der Lobau beteiligt und setzt sich vor allem für einen Erhalt des Lebensraums Donau-Auen sowie gegen die klimaschädliche Versiegelung großer Flächen für den Straßenbau ein (Greenpeace Österreich 2021j).

3.5.3 Indifferente Haltung

Schwierig zu beurteilen, weil nicht eindeutig, ist die Haltung der NEOS Wien (im Folgenden kurz NEOS), was den geplanten Straßenbau betrifft. Während sich die Partei wiederholt gegen den Bau des Lobautunnels ausgesprochen hatte, gab es hinsichtlich der Stadtstraße eine andere Position: Diese müsse gebaut werden, um die Seestadt Aspern an das Straßennetz anzubinden und die Schaffung von Wohnraum zu ermöglichen, wobei sehr wohl begleitende Maßnahmen wie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig seien (wi-en.ORF.at 2022).

Kapitel 4

Material und Methoden

4.1 Ziel und Zweck von Presseaussendungen

Um auf die öffentliche Meinungsbildung Einfluss zu nehmen und gewünschte Themen in der medialen Diskussion einzubringen, stehen Parteien unterschiedliche Kommunikationsinstrumente zur Verfügung, eines der wichtigsten davon ist die Presseaussendung (Rußmann 2012). Presseaussendungen werden beispielsweise von Parteien, NGOs, Verbänden, aber auch Forschungsinstituten genutzt, um Informationen an die Öffentlichkeit zu verteilen, und stellen die Grundlage vieler Nachrichtenmeldungen und Artikel dar (Franck 2019), für Journalist*innen sind sie eine zentrale Informationsquelle (Rußmann 2012). Parteien verfolgen dabei das Ziel, im Wettbewerb um öffentliche Sichtbarkeit Themen zu besetzen und eigene Standpunkte in den medialen Diskurs einzubringen, um so die öffentliche Meinungsbildung zu beeinflussen (Rußmann 2012). Der große Vorteil von Presseaussendungen gegenüber anderen Kommunikationsinstrumenten ist, dass politische Akteur*innen damit ihre Standpunkte unbeeinflusst und besonders ausführlich darstellen können, sie gelten in Österreich nicht zuletzt deswegen als „sehr bedeutendes Instrument der Informations- und Pressearbeit der Parteien“ (Rußmann 2012, S. 147).

Aus Sicht der Kommunikator*innen werden Presseaussendungen im Idealfall vollständig von den Journalist*innen übernommen (Claudy 2020). Nicht immer gelingt dies, viele Presseaussendungen werden überhaupt nie gelesen, weil sie keinen Nachrichtenwert haben oder für die Empfänger*in uninteressant sind (Franck 2019). Eine erfolgreiche Presseaussendung muss daher so gestaltet sein, dass Journalist*innen sofort den wesentlichen Inhalt erfassen und die Relevanz erkennen können (Claudy 2020). Sie besteht aus Überschrift, Teaser (Einleitungstext) und Fließtext und ist so aufgebaut, dass die wichtigsten Informationen zu Beginn stehen, damit Journalist*innen bei Bedarf von hinten kürzen können,

ohne dass wichtige Informationen verloren gehen (Claudy 2020). Presseaussendungen sollten alle W-Fragen beantworten – wer, was, wie, wann, wo, warum – sowie verständlich geschrieben und kurz gefasst sein – in der Regel nicht mehr als 40 Zeilen –, da Zeit in Redaktionen ein knappes Gut ist (Franck 2019). Fachbegriffe und Fremdwörter sollten möglichst sparsam eingesetzt werden (Franck 2019). Die Verbreitung von Pressemeldungen erfolgt meist über OTS-Services (Originaltextservices), die gegen Gebühr Verteilung und Versand übernehmen (Claudy 2020). In Österreich geschieht dies vor allem über das Originaltextservice der APA (APA-OTS).

4.2 Auswahl der Presseaussendungen

Für die vorliegende Arbeit wurde in einem ersten Schritt untersucht, welche Akteur*innen im gegenständlichen politischen Konflikt von besonderer Bedeutung sind, also den öffentlich-medialen Diskurs prägen. Zu diesem Zweck wurde eine Recherche auf dem Onlineportal der APA-OTS unter www.ots.at mit den Schlagwörtern *Lobau*, *Lobautunnel* und *Stadtstraße* durchgeführt. Es zeigte sich rasch, dass einige wenige Akteur*innen den Diskurs besonders stark prägten und ein großer Teil der Presseaussendungen von diesen stammte: SPÖ Wien, ÖVP Wien, Grüne Wien, FPÖ Wien, Greenpeace, VIRUS.

Im nächsten Schritt wurden die Presseaussendungen zweier weiterer Akteur*innen inkludiert, die nicht zu den zahlenmäßig größten Aussender*innen zählten: NEOS Wien, die als Koalitionspartner der SPÖ Teil der Wiener Stadtregierung sind, und die Initiative lobau-bleibt.at, die bei den Lobaubesetzungen im Jahr 2021 eine besondere Rolle spielte.

Anschließend wurden alle Presseaussendungen der genannten Akteur*innen zum gegenständlichen Thema gesucht. Zu diesem Zweck wurden auf ots.at zielgerichtete Suchabfragen nach folgendem Schema durchgeführt: *EMITTENTID=85 AND (lobau* OR stadtstraÙe)* Mit diesem Suchstring werden alle Presseaussendungen des*der jeweiligen Aussender*in – diese verfügen über eine eindeutige Aussender-ID – angezeigt, die das Wort Stadtstraße oder den Wortbestandteil Lobau (also beispielsweise Lobautunnel, aber auch nur Lobau) enthalten.

Als Betrachtungszeitraum wurde ursprünglich das gesamte Jahr 2021 gewählt. Der Zeitraum wurde in weiterer Folge jedoch auf die Zeitspanne 1. Dezember bis 30. November eingeschränkt, da die Aussendungen nach diesem Datum zum Großteil nicht mehr das Bauprojekt Stadtstraße/Lobautunnel, sondern das Evaluierungsergebnis des Klimaschutzministeriums zum Inhalt haben. Es handelt sich dabei um ein anderes, eigenständiges Thema, das in einer separaten Analyse untersucht werden müsste. Die Presseaussendun-

gen von lobableibt.at waren nicht via APA-OTS veröffentlicht worden, sie wurden daher von der Website <https://lobableibt.at/presseaussendungen/> heruntergeladen.

Schließlich wurden noch jene Presseaussendungen von der Analyse ausgeschlossen, die das untersuchte Thema nur am Rande behandeln – etwa, indem das Projekt Stadtstraße in einem kurzen Nebensatz erwähnt wird – oder bei denen es sich um Ankündigungen von Pressekonferenzen, Avisos und Ähnliches handelt. Dabei wurden fünf Presseaussendungen der ÖVP, drei von VIRUS und eine von Greenpeace entfernt, somit verblieben 87 Presseaussendungen für die Analyse:

- 7 Presseaussendungen der SPÖ Wien
- 11 Presseaussendungen der ÖVP Wien
- 10 Presseaussendungen der Grünen Wien
- 1 Presseaussendung der NEOS Wien
- 11 Presseaussendungen der FPÖ Wien
- 12 Presseaussendungen von Greenpeace
- 31 Presseaussendungen von VIRUS
- 4 Presseaussendungen von lobau-bleibt

Die Liste aller untersuchten Presseaussendungen findet sich am Ende der Arbeit im Literaturverzeichnis auf Seite 78.

4.3 Operationalisierung

Das Vorgehen bei der Untersuchung erfolgt angelehnt an das von Oswald (2019) beschriebene Verfahren der inhaltlichen Framing-Analyse, der sich vor allem auf die Ausführungen von Mayring (2015) bezieht. Mit einer qualitativen Inhaltsanalyse, die sich auf den Framing-Ansatz von R. D. Benford und D. A. Snow (2000) stützt, wird die im Material fixierte Kommunikation systematisch und regelgeleitet analysiert. Die Kategorienbildung erfolgt induktiv aus dem untersuchten Material, was den Vorteil bietet, dass verzerrende Vorannahmen des*der Untersuchenden ausgeschlossen werden (Mayring 2015).

Vor Beginn der eigentlichen Untersuchung wurden die ausgewählten 87 Presseaussendungen im PDF-Format heruntergeladen und in das Analyseprogramm MAXQDA importiert, wobei für jede*n Akteur*in eine eigene Dokumentgruppe angelegt wurde. Im Co-

desystem wurden die drei Unterteilungen diagnostisch, prognostisch und motivational erstellt. Für die Analyse wurden folgende Analyseeinheiten definiert: Eine Presseaussendung entspricht einer Auswertungseinheit; die Kontexteinheit beträgt ebenfalls eine Presseaussendung; und als Kodiereinheit, also als minimal codierbarer Textbestandteil, wurde ein Wort festgelegt. Untersucht wurden Titel, Untertitel, Zwischentitel und Textblöcke jeder Aussendung, nicht jedoch Rückfragehinweise, für die Verbreitung ausgewählte Ressorts und dergleichen.

In der Analyse wurde jeweils eine Presseaussendung, beginnend mit dem Titel, auf Botschaften, Sinngehalt, sprachliche Muster, Formulierungen und Begriffe untersucht, die den Einsatz von Framing erkennen lassen. Die Textstellen wurden codiert und entweder einem bestehenden Frame-Code zugeordnet oder, wenn noch keine entsprechende Kategorie vorhanden war, ein neuer Code angelegt. Wenn eine Textstelle mehr als einem Frame zuordenbar war – dies war in wenigen Einzelfällen gegeben –, wurden alle identifizierten Frames codiert. Zur Beschreibung geeignete Charakteristika der einzelnen Frames, die während der Analyse herausstachen, wurden bei den jeweiligen Codes als Memo angeheftet. Ebenso wurde bei den Dokumentgruppen mittels Memo festgehalten, welche Besonderheiten die jeweilige Akteur*in in Bezug auf Framing aufweist. Einige Ankerbeispiele, die die Codierung veranschaulichen, sind in der folgenden Tabelle ersichtlich.

Frame	Ankerbeispiel
Klimaschädlichkeit	„Klimaschädliche Stadtstraße Aspern“ (VIRUS 2021ae).
Falschinformation	„Mit Lügen und völlig faktenbefreiten Werbekampagnen versucht die Stadt Wien und im besonderen Bürgermeister Ludwig’s SPÖ Wien die Menschen vor Ort für ein Projekt zu begeistern, welches in Wirklichkeit zu deren Lasten gehen wird“ (Lobaubleibt! 2021b).
Leiden	„Dabei ersticken sämtliche Hauptverkehrsadern und über 100.000 Anrainer im 22. Bezirk schon seit Jahren im Stau“ (FPÖ Wien 2021k).
Entlastung vom Verkehr	„Nordostumfahrung bringt massive Entlastung für die Millionenstadt“ (SPÖ Wien 2021e).
Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel	„Echter Klimaschutz braucht eine Verkehrswende, die auf den Ausbau von öffentlichem Verkehr setzt“ (Grüne Wien 2021f).
Wirtschaftliche Auswirkungen	„Darüber hinaus sei der Bau der Stadtstraße sowie des Lobautunnels gerade in Zeiten wie diesen ein wichtiges Infrastrukturprojekt zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen, so Stadträtin Isabelle Jungnickel“ (ÖVP Wien 2021d).

Frame	Ankerbeispiel
Bürgermeister muss handeln	„SPÖ-Bürgermeister Ludwig muss dafür sorgen, dass sowohl die Greenpeace-Berufsaktivisten als auch deren Transparent vom Rathaus entfernt werden“ (FPÖ Wien 2021j).
Baustopp	„Greenpeace fordert sofortigen Projekt-Stopp der umweltschädlichen Lobau-Autobahn“ (Greenpeace Österreich 2021c).
Baustart	„Entscheidend ist jetzt, dass der Zeitplan für den Baubeginn eingehalten wird und es keine weiteren Verzögerungen gibt“ (ÖVP Wien 2021j).

Nachdem etwa 50 Prozent der Aussendungen untersucht waren, wurden die erstellten Kategorien durchgesehen und überprüft, ob das Abstraktionsniveau richtig gewählt war. In einigen Fällen wurden zwei Frame-Codes, die einander sehr ähnlich waren, zu einem fusioniert. Zur Kontrolle wurde dieser Schritt der Revision noch einmal am Ende der Untersuchung durchgeführt.

Nach Abschluss der Codierung wurde zuerst analysiert, was die jeweiligen Frames charakterisiert, danach folgte eine Analyse der verwendeten Frames nach Akteur*in. Kapitel 5 folgt diesem Aufbau.

Kapitel 5

Analyse

In diesem Kapitel, das den Hauptteil der Arbeit bildet, sollen die Ergebnisse der Framing-Analyse ausführlich beschrieben werden. Zu diesem Zweck werden zuerst alle in den Presseaussendungen vorgefundenen Frames erläutert, aufgeteilt in diagnostische, prognostische und motivationale Frames, jeweils beginnend mit den am häufigsten vorgefundenen Frames. Anschließend wird ausgeführt, welche Akteur*innen welche Frames und Techniken einsetzen; es wird auch versucht, die jeweiligen Framings aus strategischer Sicht zu erklären, also *warum* Akteur*innen bestimmte Frames verwenden.

Im Laufe der Analyse stellte sich heraus, dass es zwar kein Problem war, diagnostische und prognostische Frames auszumachen, hingegen war es schwierig, motivationale Frames in den untersuchten Presseaussendungen zu finden. Erklären lässt sich dies rückblickend am ehesten anhand der Art des Materials und des Zwecks von Presseaussendungen: Anders als beispielsweise Newsletter, Flyer oder Postings in sozialen Medien richten sich Presseaussendungen nicht an potenzielle Unterstützer*innen, sondern hauptsächlich an Journalist*innen. Hierbei möchten die Kommunikator*innen zwar ebenfalls ihre Sichtweise auf ein Problem und den dazugehörigen Lösungsvorschlag durchsetzen, sie beabsichtigen damit jedoch nicht die Mobilisierung möglicher Unterstützer*innen und können eine solche auf diesem Weg auch nicht erreichen – oder anders gesagt: „Journalisten erwarten von einer Pressemitteilung News statt Appelle“ (Franck 2019, S. 11).

Ein weiterer Aspekt ist, dass es sich bei der Mehrheit der untersuchten Akteur*innen, nämlich bei fünf von acht, nicht um soziale Bewegungen im Sinne Benfords und Snows handelt, sondern um klassische Parteien, die auf andere Weise agieren und – außer in Wahlkämpfen – nicht primär die Mobilisierung potenzieller Unterstützer*innen zum Ziel haben. Der gewählte Framing-Ansatz mit den genannten drei Aufgaben wurde für die vorliegende Arbeit nichtsdestotrotz beibehalten, da er für die diagnostischen und prognostischen

Frames sehr gut geeignet erscheint.

Festzuhalten ist außerdem, dass aufgrund der inhomogenen Datenlage nur eingeschränkt direkte Vergleiche zwischen den einzelnen Akteur*innen möglich sind. Dies betrifft zum einen vor allem die NEOS, die im Untersuchungszeitraum nur eine relevante Presseaussendung verfasst haben, was naturgemäß keine besonders aussagekräftige Analyse erlaubt. Zum anderen ist die Zahl der Presseaussendungen pro Akteur*in sehr unterschiedlich und liegt etwa bei der SPÖ bei sieben, bei VIRUS bei 31 Aussendungen. Aus diesem Grund wird auf statistische Analysen und Vergleiche verzichtet und stattdessen der Fokus auf eine detaillierte qualitative Beschreibung der Frames gelegt. Nachfolgend werden alle Frames beschrieben, die in zumindest zwei Aussendungen identifiziert wurden und somit als strategisch gewählt gelten können.

5.1 Diagnostisches Framing

5.1.1 Klimaschädlichkeit

Der am öftesten vorgefundene Frame stellt den Bau des Lobautunnels bzw. der Stadtstraße als problematisch dar, weil diese schädlich für das Klima seien: Durch die Verfügbarkeit neuer Straßen entstehe mehr motorisierter Verkehr, was wiederum einen Anstieg von Treibhausgasemissionen verursacht. Wenig überraschend wird dieser Frame ausschließlich von den Projektgegner*innen verwendet, und zwar insbesondere von Greenpeace und VIRUS, aber auch von den Grünen, wenn auch etwas weniger oft. Bei diesem Frame wird häufig auf zu erreichende Klimaziele verwiesen, denen ein solches Bauprojekt eindeutig zuwiderlaufe.

Während VIRUS in seinen Aussendungen praktisch durchgehend die Klimaschädlichkeit per se als Problem darstellt – und damit einen eher abstrakten, weniger greifbaren Begriff verwendet –, erwähnen Grüne und Greenpeace, aber auch lobau-bleibt oft die Verbindung mit der Klimakrise und deren Auswirkungen, wie beispielsweise in folgendem Satz: „Während Hitzewellen, Überschwemmungen und Unwetterkatastrophen die Zerstörung durch die Klimakrise begreifbar machen, hält die Stadt Wien stur an ihren klimaschädigenden Straßenbauprojekten fest. Das ist absurd“ (Greenpeace Österreich 2021b). VIRUS spricht in seinen Aussendungen stets von einem *klimaschädlichen* Bauprojekt, bei lobau-bleibt wird das noch etwas drastisch klingendere Adjektiv *klimazerstörend* verwendet. Insbesondere Greenpeace betont, dass der Verkehr das größte Problem in der österreichischen Klimapolitik sei, und kritisiert auch öfter, dass durch die S1 Außenringautobahn

jährlich 100.000 Tonnen zusätzliche Emissionen entstehen würden.¹

5.1.2 Falschinformation

Vor allem VIRUS, aber auch Greenpeace und die Grünen beklagen in ihren Aussendungen häufig die Verbreitung von Falschinformationen: Die Wiener Stadtregierung, die Stadt Wien bzw. die Wiener SPÖ versuchten, mit falschen Zahlen und verzerrten Darstellungen die Bevölkerung von den angeblichen Vorteilen des Bauprojekts zu überzeugen, es handle sich um Propaganda und Falschinformation. Eine mit Steuermillionen finanzierte „Fake News Autobahnkampagne“ (Grüne Wien 2021b) orten die Grünen, lobau-bleibt spricht von „Lügen und völlig faktenbefreiten Werbekampagnen“ (Lobableibt! 2021b). VIRUS erklärt, es bestehe etwa durch den Tunnelbau im Gegensatz zu den Behauptungen der Stadtregierung sehr wohl eine Gefahr für das Grundwasser im Nationalpark Lobau; außerdem werden falsche Darstellungen bestimmter Teile des UVP-Prozesses moniert. Grüne und VIRUS kritisieren auch den Autofahrerclub ÖAMTC für dessen manipulativen Umgang mit Zahlen, die die Verkehrsentlastung durch den Lobautunnel belegen sollen: „Der ÖAMTC jongliert in geradezu abenteuerlicher Art und Weise mit den Zahlen aus dem Bericht der Expertengruppe zu den Auswirkungen der Lobauautobahn“ (VIRUS 2021b). Weiters operiere etwa die Stadt Wien mit fehlerhaften Grafiken, und die Schätzungen der Wirtschaftskammer Wien zu den positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Bauprojekts seien „Fantasiezahlen ohne jegliche Nachvollziehbarkeit“ (VIRUS 2021g).

5.1.3 Heuchelei / Scheinheiligkeit

Von verschiedenen Akteur*innen – nämlich von Grünen, SPÖ, NEOS und VIRUS, mit Abstand am öftesten jedoch von der FPÖ – wird der Frame der Scheinheiligkeit bzw. der Heuchelei verwendet: Dem jeweiligen Gegenüber wird vorgeworfen, sich in ähnlichen Situationen unterschiedlich zu verhalten und unehrlich zu argumentieren. VIRUS bezieht sich dabei etwa auf die Umweltverträglichkeitsprüfung und kritisiert, dass ein Änderungsverfahren für die Genehmigung von Nacharbeiten schnell erledigt worden sei, während es scheinbar unmöglich sei, die Verknüpfung von Stadtstraße und Wohnbauprojekten aufheben zu lassen. Die Grünen werfen der Stadtregierung vor, diese habe sich den Klimaschutz zwar auf die Fahnen geschrieben, nehme ihn aber nicht ernst, was sich an der Forderung nach neuen Autobahnen zeige.

¹Ob damit CO₂-Emissionen, CO₂-Äquivalente oder sonstige Emissionen gemeint sind, ist nicht genauer ausgeführt.

NEOS, SPÖ und insbesondere FPÖ kritisieren die Grünen auf sehr ähnliche Weise: Diese hätten während ihrer Zeit in der Stadtregierung das Projekt Stadtstraße nicht nur selbst befürwortet und mitgetragen, sondern überhaupt erst angestoßen – nun in der Opposition seien sie plötzlich dagegen. Heuchelei ist das für die FPÖ, schließlich sei das Projekt „zehn Jahre lang von zwei grünen Verkehrstadträtinnen mitgeplant“ worden (FPÖ Wien 2021b). Die Grünen hätten die Stadtstraße sogar ins Koalitionsübereinkommen geschrieben, so die FPÖ, und: Viel verlogener Politik könnten nur mehr Personen aus der Kurz-ÖVP betreiben. Die SPÖ argumentiert, man könne – auch weil das grüne Infrastrukturministerium die Hälfte der Kosten trage – fast schon von einem Verkehrsprojekt der Grünen sprechen. In vier Presseaussendungen bezeichnen SPÖ und FPÖ die Haltung der Grünen wörtlich als Kindesweglegung.

Heuchelei wirft die FPÖ den Grünen auch in einem weiteren Punkt vor: Während diese sich bei anderen Projekten gegen Bodenversiegelung einsetzten, wäre ihnen diese im 22. Bezirk offenbar egal gewesen, daher hätten sie Flächenumwidmungen für den Wohnbau zugestimmt. Die FPÖ kritisiert außerdem, dass die Stadt Wien gegen die Baustellenbesetzungen nicht vorgehe, weil scheinbar nicht dieselben Gesetze für alle gültig seien: „Jeder kleine Häuslbauer, der – auf seinem eigenen Grundstück – ein illegales Bauwerk errichtet, bekommt vom Magistrat ganz flott einen Abbruchbescheid. Illegal errichtete, beheizbare Holzungetüme auf einem illegal besetzten Grundstück sind für die MA-37 (Baupolizei) – eventuell auf Weisung von SPÖ-Wohnbaustadträtin Gaal – kein Problem“ (FPÖ Wien 2021d).

5.1.4 Bedrohung für Natur und Umwelt

Die Stadtstraße bzw. der Lobautunnel stellten eine Bedrohung für Natur und Umwelt dar und würden diesen schaden, so die Kernaussage dieses Frames. Zwei Aspekte werden dabei als problematisch dargestellt: einerseits die Zerstörung von Lebensräumen geschützter Arten, andererseits negative Auswirkungen des Tunnelbaus auf den Grundwasserspiegel. Zweiteres sei zu erwarten, da für den Tunnelbau die Schutzwände gesicherter Öl-Altlasten durchbohrt werden müssten. Während Greenpeace bedrohte Lebensräume und Wasserreserven als zwei eigenständige Probleme anführt – wobei Letzteres primär als Gefahr für die Wiener Trinkwasserversorgung dargestellt wird –, verbindet VIRUS diese und argumentiert, dass der intakte Grundwasserkörper die Au erst zu einem besonderen Schutzgebiet mache, das beeinträchtigt werden würde. Eine drohende Aberkennung des Nationalparkstatus durch die Weltnaturschutzunion (IUCN) stellen sowohl Greenpeace als auch VIRUS in den Raum. In Aussendungen der Grünen findet sich dieser Frame überraschenderweise

nur einmal, als kritisiert wird, dass eine bestimmte Baugenehmigung verschiedene Tierarten wie Zauneidechsen und Fledermäuse bedrohe. Auch Greenpeace führt einige konkrete Arten auf, die durch das Bauprojekt gefährdet seien, beispielsweise Seeadler und Feldhamster. Sprachlich fällt auf, dass sehr oft von *geschützten* Arten oder Lebensräumen die Rede ist, die nun *bedroht* seien.

5.1.5 Fehlendes Problembewusstsein

Von verschiedenen Akteur*innen wird beklagt, die Gegenseite zeige entweder fehlendes Verständnis bzw. Problembewusstsein oder mangelnde Sachkompetenz. So vermutet VIRUS etwa bei der SPÖ grundlegende Wissensmängel rund um UVP-Verfahren: „Hanke versteht hier offenbar weder, was Klimaschutz bedeutet noch wie die Umweltverfahren aufgebaut sind“, nachdem dieser offenbar behauptet hatte, dass die erforderlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen und ein Baustart möglich seien (VIRUS 2021f). Greenpeace hingegen kritisiert, Bürgermeister Ludwig verkenne die Ernsthaftigkeit der Klimakrise und ignoriere die Anliegen der jungen Klimaschützer*innen sowie die Expertise der Wissenschaft: „Seit über zehn Jahren blendet die Wiener Stadtregierung die erheblichen Bedenken von Wissenschaft und UmweltschützerInnen konsequent aus“, der Bürgermeister verschanze sich stattdessen lieber im Elfenbeinturm (Greenpeace Österreich 2021e). Auch für lobau-bleibt ist es unverständlich, dass Bürgermeister Ludwig inmitten der Klimakrise neue Autobahnen bauen lasse.

Die FPÖ hingegen erklärt, die Projektgegner*innen kennten die reale Situation und die Probleme der Betroffenen nicht, es handle sich „für den Großteil der G’scheidn [um] ‚Terra incognita‘“ (FPÖ Wien 2021c), der durch Gewessler verfügte Stopp des Lobautunnels sei „dummliche Klientelpolitik der Grünen auf dem Rücken der staugeplagten Bevölkerung“ (FPÖ Wien 2021e). Die Bundesministerin vergesse außerdem, dass auch für Elektroautos Straßen notwendig seien. Auch Wissenschaftler*innen, die gegen das Bauprojekt auftreten, unterstellt die FPÖ, sie sprächen in einer abgehobenen Art aus dem Elfenbeinturm der Wissenschaft und hätten den Bezug zur realen Welt und den Menschen verloren, daher gingen den „honorig[n] Professoren [...] die Lebensumstände des ‚Pöbels‘ [...] naturgemäß einige Lichtjahre am Gesäß vorbei“ (FPÖ Wien 2021i). Die ÖVP argumentiert ähnlich und bezeichnet den von Gewessler verfükten Baustopp als realitätsfremd, es sei außerdem nicht verständlich, warum manche Expert*innen sich dagegen wehrten, Staus aus der Stadt zu bekommen.

Mit teils deftigen Worten kritisiert die FPÖ die SPÖ, weil diese bei den Baustellenbesetzungen nicht eingreife, aber auch die ÖVP, weil diese der Klimaschutzministerin keinen

Einhalt gebiete: Vom ehemaligen Bundeskanzler Sebastian Kurz und dem Wiener ÖVP-Chef Gernot Blümel vernehme man „leider nur dröhnendes Schweigen zu den irrwitzigen Plänen einer verkehrspolitischen Amokläuferin“ (FPÖ Wien 2021h).

5.1.6 Rechtliche Probleme

Bei diesem Frame, der ausschließlich von VIRUS verwendet wird, wird problematisiert, dass es beim Projekt Stadtstraße/Lobautunnel rechtliche Probleme gebe, aufgrund derer ein baldiger Baubeginn nicht möglich sei. Die Kritik geht dabei in zwei Richtungen: Einerseits seien verschiedene Genehmigungen, etwa ein Wasserrechtsbescheid, noch ausständig, weswegen das Aufnehmen von Bautätigkeiten rechtswidrig wäre. Andererseits versuche die Stadt Wien mit unterschiedlichen Kniffen, UVP-Bestimmungen zu umgehen, wie beispielsweise durch die Teilung des Projekts in zwei eigenständige Verfahren. Ein Ende November erlassener Bescheid zur Genehmigung von Nacht- und Wochenendarbeiten sei sowohl inhaltlich als auch hinsichtlich der Kundmachung fehlerhaft, und durch die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung seien die Anrainer*innen ihrer Rechte beraubt worden.

5.1.7 Finanzielle Schäden

Durch den Bau respektive den Nichtbau und die Baustellenblockade entstünden hohe Kosten für die Gesellschaft, so die Kernaussage dieses Frames. Die Projektgegner*innen beschwerten sich vor allem über die Millionen Euro Steuergeld, die für den Bau notwendig seien, wobei die Kosten gegenüber den ursprünglich projektierten auch noch deutlich gestiegen seien: Eine „Kostenexplosion“ ortet VIRUS, die Stadtstraße werde „zum Fass ohne Boden“ (VIRUS 2021ae). Bei Greenpeace findet sich dieser Frame nur in einer Presseausendung, in der die finanzielle Belastung in einem Nebensatz erwähnt wird. Die Grünen missbilligen zu Beginn ebenfalls den teuren Straßenbau, der über 170.000 Euro pro Meter koste, verlagern sich jedoch später auf Kritik an den Kosten für PR und Werbung, es werde dabei großzügig Steuergeld für „Autobahnpropaganda“ ausgegeben (Grüne Wien 2021b). Die FPÖ wiederum beklagt, dass durch die Baustellenbesetzungen ein Schaden von mindestens 22 Mio. Euro für die Steuerzahler*innen zu erwarten sei, ohne jedoch genauer auszuführen, wie sich dieser zusammensetze.

5.1.8 Leiden

Ein häufig vorkommender diagnostischer Frame ist der Leidens-Frame: Als Problem wird der Verkehr dargestellt, unter dem die Menschen litten, oft ist die Rede von einer Verkehrsbelastung. Dieser Frame wird vor allem von FPÖ und ÖVP verwendet, wobei die FPÖ zu

besonders drastischen Metaphern greift: So sei es etwa für Klimaministerin Gewessler im ministeriellen Elfenbeinturm „ein Leichtes, 200.000 Menschen im 22. Bezirk weiter in einer Lärm-, Abgas- und Feinstaubhöhle ersticken zu lassen“ (FPÖ Wien 2021h), man wolle die Betroffenen offenbar in einer Stauhöhle schmoren oder unter der Verkehrslawine ersticken lassen. Die ÖVP stößt in ein ähnliches Horn und spricht davon, dass die Menschen unter Lärm, Staus und Schadstoffen litten, die vor allem durch den Transitverkehr verursacht würden. Auffallend ist, dass die FPÖ besonders oft dezidiert die Bewohner des 22. Bezirks anspricht, die von einer ignoranten Stadtpolitik im Stich gelassen würden – leidtragend seien aber nicht nur die Menschen, sondern auch die Wirtschaft und sogar die Umwelt. Sehr ähnliche Frames werden oft in Steuerdebatten verwendet, wenn Menschen von einer *Steuerlast* befreit werden oder von einer *Steuerentlastung* profitieren sollen (Wehling 2016). Die SPÖ verwendet den Leidens-Frame vergleichsweise selten und spricht in drei Aussendungen wortgleich davon, dass die Menschen in der Donaustadt „seit vielen Jahren unter der Verkehrsbelastung“ litten (SPÖ Wien 2021e). Oft wird der Leidens-Frame in Kombination mit dem prognostischen Entlastungs-Frame verwendet.

Die Grünen verwenden einen sehr ähnlichen Frame und erklären, dass die Anrainer*innen durch Verkehrslärm, Abgase und Feinstaub beeinträchtigt würden – allerdings nicht in der derzeitigen Situation, sondern wenn die Stadtstraße gebaut würde. Die Menschen in der Nähe der Baustelle würden außerdem durch die im November beschlossene Nacht- und Wochenendarbeiten zusätzlich belastet werden, was auch VIRUS kritisiert. VIRUS betont außerdem, dass besonders finanziell Benachteiligte unter den schädlichen Folgen des motorisierten Verkehrs litten.

5.1.9 Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr

Der Bau neuer Straßen erzeuge zusätzlichen Verkehr, was wiederum negative Folgen für Mensch und Klima habe, so die Argumentation bei diesem Frame. Bei diesem Frame, der von VIRUS, Greenpeace, Grünen und lobau-bleibt verwendet wird, wird oft Counterframing betrieben, um den prognostischen Entlastungs-Frame zu widerlegen: Für Greenpeace sei längst belegt, „dass der Bau neuer Autobahnen weder beim Verkehr noch für das Klima eine Entlastung bringt (OTS 20210916 OTS0007, S. 1)“, und auch lobau-bleibt beruft sich auf Studien, die diesen Zusammenhang bewiesen. Die Grünen setzen diesen Frame nur in zwei Presseaussendungen ein, zitieren jedoch in einer davon prognostizierte Zahlen aus einem Expert*innenbericht, die zeigten, wie stark der motorisierte Verkehr ansteigen würde. VIRUS zitiert den Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher, um die Prognose des Verkehrsanstiegs zu untermauern. Interessant ist an diesem Frame, dass die kontrain-

tuitive Kernaussage fast nie erläutert wird: *Warum* mehr Straßen mehr Verkehr – und keine Entlastung – brächten, bleibt meist offen und erschließt sich für Rezipient*innen möglicherweise nur schwer.

5.1.10 Wohnungen

Der Bau der Stadtstraße sei zwingende Auflage der Umweltverträglichkeitsprüfung, um neue Wohnungen in der Donaustadt für 60.000 Menschen bauen zu können, argumentiert die SPÖ, sonst könne etwa die Seestadt nicht weiter ausgebaut werden. Die SPÖ schafft damit eine Verbindung zum sozialdemokratischen Kernthema Wohnen, womit auch ein hoher Bezug zur Lebensrealität der Rezipient*innen hergestellt wird, da jeder Mensch Wohnraum benötigt. Die NEOS erklären ebenfalls, dass es sich um eine verbindliche UVP-Auflage handle – die FPÖ hingegen erwähnt nur einmal in einem Nebensatz rund 20.000 neue Wohnungen in und um die Seestadt.

VIRUS und in einer Presseaussendung auch die Grünen betreiben hier Counterframing und erklären, Wohnungsbau und Stadtstraße seien einzig und allein deswegen zu einem Verfahren zusammengeschlossen worden, weil die Antragstellerinnen dies so beantragt hatten – und nicht, weil die Behörde entschieden habe, es handle sich um ein Projekt. Dieser Umstand sei mit einem UVP-Änderungsverfahren einfach zu ändern, werde jedoch nicht gemacht, da die aktuelle Situation absichtlich benutzt werde, um „Stimmung zu machen und so zu tun als wäre Wohnungsbau von einigen Prestigeprojekten abhängig“ (VIRUS 2021m). Für die Grünen sei damit klar, dass der SPÖ der Bau von Autobahnen wichtiger als der Bau von Wohnungen sei.

5.1.11 Veränderte Bedingungen, historische Verantwortung

Der Lobautunnel sei ein jahrzehntealtes Projekt, das unter ganz anderen Bedingungen geplant worden und heute nicht mehr zeitgemäß sei, lautet der Tenor dieses Frames, der von VIRUS und Greenpeace sowie in geringerem Ausmaß von lobau-bleibt und Grünen verwendet wird. Klimaschutz sei damals noch kein Thema gewesen, was nun jedoch sehr wohl der Fall sei. Mit einander sehr ähnlichen Metaphern wird erklärt, dass das Bauprojekt in einer modernen Stadt keinen Platz habe: Als „stadtplanerisches Fossil der 1970er Jahre“ bezeichnet Greenpeace Österreich (2021c) den Lobautunnel, VIRUS sieht darin „ein entsorgungspflichtiges Relikt aus dem vorigen Jahrhundert“ (VIRUS 2021w), das noch „aus der Alt-Betonzeit“ stamme (VIRUS 2021aa). Lobau-bleibt spricht von einer „Verkehrspolitik von vorgestern“ (Lobaubleibt! 2021a).

Mehrmals wird bei diesem Frame auch auf die beiden für die österreichischen Umweltgeschichte prägenden Ereignisse Zwentendorf und Hainburg Bezug genommen. Die Grünen weisen darauf hin, dass es nicht immer sinnvoll sei, derartige Großprojekte unter allen Umständen weiterzuverfolgen. Greenpeace hingegen warnt Bürgermeister Ludwig, er sei mit seiner Politik drauf und dran, „die SPÖ ungebremst in sein ganz persönliches Hainburg und Zwentendorf“ zu führen (Greenpeace Österreich 2021l).

5.1.12 Fehlendes Demokratiebewusstsein

Dieser Frame wird auf unterschiedliche Weise sowohl von Projektbefürworter*innen als auch von Projektgegner*innen benutzt, die jeweils der Gegenseite vorwerfen, fehlendes Demokratiebewusstsein zu zeigen. Die Projektgegner*innen argumentieren dabei, die SPÖ Wien bzw. die Stadtregierung versuchten, ihre Interessen durchzusetzen, ohne auf die Anliegen der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen oder Partizipation zu ermöglichen. lobau-bleibt bezieht sich hierbei auf das Bauprojekt an sich, welches gegen den Widerstand der Zivilgesellschaft durchgeboxt werden solle. Grüne und VIRUS kritisieren vor allem Einschränkungen politischer Versammlungen von Projektgegner*innen sowie die Nichtabhaltung einer geforderten Bürger*innenversammlung durch den SPÖ-Bezirksvorsteher der Donaustadt. Dieselben Akteur*innen beanstanden außerdem Teile des behördlichen Genehmigungsprozesses: Durch die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung in einem Bescheid seien die Anrainer*innen ihrer Rechtsmittel beraubt worden, außerdem seien die in über 200 Stellungnahmen vorgebrachten Argumente ignoriert worden.

Die Befürworter*innen des Bauprojekts, hier vor allem die SPÖ, bringen eine andere Argumentation vor: Die Bauprojekte Lobautunnel bzw. Stadtstraße hätten ordnungsgemäß behördliche Prüfverfahren durchlaufen und seien so genehmigt worden, es sei daher undemokratisch, die Entscheidungen der Behörden und Gerichte – Teile der Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden auch höchstgerichtlich vor den Verwaltungsgerichten entschieden – nicht zu akzeptieren. Ähnlich argumentieren ÖVP und FPÖ, wobei Letztere konkret den Grünen vorwerfen, es sei allgemein bekannt, dass diese sich schwertäten, „demokratische Entscheidungen, wie den Bau des Lobautunnels, zu akzeptieren“ (FPÖ Wien 2021j). Die SPÖ unterstreicht weiters, die Bauvorhaben seien nicht nur durch die behördlichen Genehmigungen legitimiert, sondern auch durch Beschlüsse des Wiener Gemeinderats. In einer Aussendung wirft die SPÖ außerdem Greenpeace vor, mit der Besetzung des Rathauses demokratische Spielregeln gebrochen zu haben.

5.1.13 Illegale Proteste

Bei den Protesten handle es sich um illegale bzw. kriminelle Aktivitäten vonseiten der Aktivist*innen, so der Vorwurf in diesem Frame, der fast ausschließlich von der FPÖ und einmal von der SPÖ gebraucht wird. Die FPÖ spricht dabei vor allem die Baustellenbesetzungen an, kritisiert aber auch die Besetzung des Rathauses als illegal. Auffallend ist, dass hierbei besonders scharfe Formulierungen verwendet werden: „als Umweltschützer getarnte Kriminelle“ (FPÖ Wien 2021d) und arbeitsscheu seien die Baustellenbesetzer*innen, es handle sich um „linke Idioten“, die trotz ihrer Gesetzesübertretungen „nichts zu befürchten“ hätten (FPÖ Wien 2021d). Die Besetzung des Rathauses sei ebenso eine kriminelle Aktion, die von den Wiener Grünen unterstützt werde. Auch die SPÖ kritisiert diesen Protest, indem sie erklärt, Meinungsfreiheit sei mit Rechtsbruch nicht vereinbar. Der Frame der illegalen Proteste passt zur FPÖ als Law-and-Order-Partei, ist aber auch strategisch geschickt gewählt: Dass die Aktivist*innen zu – aus Sicht der FPÖ – illegalen Mitteln greifen, soll ihnen Legitimität absprechen und Sympathien der Bevölkerung vermindern.

5.1.14 Transitverkehr als Problem

Um Wien herum gebe es keine adäquaten Umfahrungsstraßen, daher müsse der Transitverkehr – also Fahrzeuge, die Wien weder als Quell- noch als Zielort haben – mitten durch die Stadt fahren, was die Lebensqualität der Wiener*innen beeinträchtige. Dieser Frame wird vor allem von der SPÖ eingesetzt, die damit vermittelt, es gehe um eine Verbesserung für die Bewohner*innen Wiens. Es handle sich aber auch um eine Ungerechtigkeit, da jede andere Metropole eine Umfahrung habe, aber Wien nicht – und fast wortgleich argumentiert die ÖVP, die erklärt, dass „bereits jedes Dorf im Waldviertel eine eigene Umfahrung“ habe (ÖVP Wien 2021b). VIRUS greift den Transitverkehr-Frame zwar auf, betreibt aber Counterframing und erklärt, der Transitverkehr spiele insgesamt nur eine untergeordnete Rolle und werde als Ablenkungsmanöver ins Treffen geführt.

5.1.15 Bodenversiegelung

Bei diesem Frame wird problematisiert, dass mit dem Bau von Stadtstraße und Lobautunnel eine massive Flächenversiegelung einhergehe. Der Frame ähnelt jenem der Bedrohung für Natur und Umwelt, wird hier jedoch separat betrachtet, da er gewisse Unterschiede aufweist. VIRUS bringt in der Argumentation unterschiedliche Aspekte vor, so wird etwa einmal kritisiert, dass das Thema Bodenversiegelung nicht Gegenstand der UVP bzw. der anschließenden Gerichtsverfahren war. Die Flächenversiegelung in der „völlig in Richtung Beton und Asphalt fehlgeplanten Seestadt“ gepaart mit mangelnden Grünflächen führten

außerdem zu Hitzebelastungen für die Bewohner*innen (VIRUS 2021s). Eine andere Erklärung, warum die geplante Flächenversiegelung ein großes Problem darstelle, wird vor allem von Greenpeace geliefert, teilweise ebenfalls von VIRUS: Die betroffenen Flächen zählten zu den fruchtbarsten Ackerböden Österreichs, auf denen keine Lebensmittel mehr angebaut werden könnten, wenn sie für den Straßenbau weichen müssten. Besonders anschaulich ist die Erklärung, mit dem Ertrag der betroffenen 178 Hektar könnte „der Jahresbedarf am Grundnahrungsmittel Erdäpfel von 122.000 Menschen gesichert werden oder Salatgurken für gar 1,3 Millionen Menschen jährlich angebaut werden“ (Greenpeace Österreich 2021f).

5.1.16 Untätigkeit der Behörden

In diesem von der FPÖ und von VIRUS verwendeten Frame wird kritisiert, dass Behörden hinsichtlich bestimmter Sachverhalte offenbar untätig sind und nicht handeln. Die FPÖ sieht es als problematisch an, dass Polizei und Baupolizei bei den mutmaßlich illegalen Besetzungen nicht eingreifen. Für die Bevölkerung sei dies nicht verständlich, gerade vor dem Hintergrund, dass während der Lockdowns in der Coronapandemie besonders strenge und teils überschießende Polizeikontrollen etwa bei Spaziergängern durchgeführt wurden. Die Schuld für diese Untätigkeit sieht die FPÖ jedoch nicht bei der Polizei selbst, sondern bei der Politik: Die Wiener Stadtregierung bzw. der Innenminister könnten angeordnet haben, die Polizei solle bei den betreffenden Gesetzesübertretungen wegsehen bzw. sie tolerieren, was ein Fall von Amtsmissbrauch wäre. Die FPÖ setzt diesen Frame meist in Verbindung mit dem „illegale Proteste“- und dem „Heuchelei“-Frame ein.

VIRUS hingegen bemängelt, dass die Umweltschutzabteilung des Wiener Magistrats beim Naturschutzverfahren zur Spange Seestadt viel Zeit verstreichen lassen habe: Der Antrag sei fast zwei Jahre lang bei der Behörde gelegen, weil offenbar der Ausgang eines anderen Verfahrens am Bundesverwaltungsgericht abgewartet worden sei. Die von der zuständigen Stadträtin Sima beklagten Verzögerungen hätten sie und ihr Ressort also selbst zu verantworten, so die Erklärung von VIRUS. Unverständlich sei auch, warum nach einer so langen selbst verursachten Verzögerung die Stadt nun den Bund wegen des von Gewessler verkündeten Lobautunnel-Baustopps klagen wolle.

5.1.17 Soziale Ungerechtigkeit

Der Bau und die Förderung von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr stellen auch eine soziale Ungerechtigkeit dar, betont lobau-bleibt in diesem Frame. Gefordert wird die Ermöglichung klimagerechter Mobilität, die allen Menschen dient – der Bau von Autobahnen gehöre nicht dazu, denn nur eine Minderheit der Wiener Haushalte besitze

überhaupt ein Auto. Die Sozialdemokratie stehe bei diesem Anliegen auf der falschen Seite: „Früher hat die Wiener SPÖ für sozialen Fortschritt gekämpft, heute bekämpft sie ihn“ (Lobaubleibt! 2021b). Soziale Gerechtigkeit betreffe aber auch die beim Straßenbau eingesetzten Arbeiter*innen: Sie dürften durch die Bauverzögerungen keine Nachteile erleiden und müssten auf lange Sicht Umschulungs- und Ausgleichsmaßnahmen erhalten, um zukünftig klimagerechte Infrastruktur aufbauen zu können, wenn ihre bisherigen Tätigkeiten obsolet werden.

5.1.18 Unverzichtbares Auto

Das Auto sei für viele Menschen unverzichtbar, da es keine adäquate Alternative gebe, argumentiert vor allem die FPÖ mit diesem Frame. Wer in Wien mit dem Auto pendle, könne oft nicht auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, da es am Stadtrand nicht ausreichend Park-and-Ride-Stellplätze gebe. Für „vernunftbegabte Zeitgenossen“ sei daher klar, dass diese Menschen nicht einfach „ihre Fahrzeuge in die Luft sprengen und mit dem Klappradl vom 22. Bezirk nach Penzing oder Liesing in die Arbeit pendeln“ könnten (FPÖ Wien 2021h). Die SPÖ, die diesen Frame nur einmal benutzt, argumentiert ähnlich und bezieht sich auf den internationalen Gütertransport, der nicht „mit den Öffis oder dem Lastenfahrrad“ erfolgen könne (SPÖ Wien 2021d).

5.1.19 Schlecht ausgebauter öffentlicher Verkehr

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sei mangelhaft, wird in diesem Frame auf zwei unterschiedliche Arten argumentiert. Die FPÖ erklärt, dass aufgrund des „in Niederösterreich miserabel ausgebauten Öffi-Netzes“ Pendler*innen nur mit dem Kfz nach Wien fahren könnten (FPÖ Wien 2021k), außerdem sei in Wien die zur Seestadt führende U-Bahn-Linie U2 in Spitzenzeiten stark überlastet. VIRUS hingegen kritisiert, dass die schlechte Versorgung der Donaustadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln beim Erreichen der Klimaziele hinderlich sei, was auch die Verbindungen ins Umland betreffe.

5.2 Prognostisches Framing

5.2.1 Entlastung vom Verkehr

Es seien dringend verkehrspolitische Maßnahmen notwendig, um eine Verkehrsentslastung zu ermöglichen, so die Argumentation dieses Frames. SPÖ, ÖVP und FPÖ verwenden diesen oft in Verbindung mit dem Leidens-Frame (siehe Unterabschnitt 5.1.8) und präsentieren Stadtstraße und Lobautunnel als Lösung, die die Entlastung herbeiführen solle.

Es handle sich um eine für die Bewohner*innen der Donaustadt und der Umlandbezirke dringend notwendige Maßnahme, um täglichen Staus ein Ende zu bereiten, erklärt die ÖVP. Die SPÖ möchte die „Menschen vor der enormen Verkehrsbelastung schützen“ (SPÖ Wien 2021d). Profitieren würden davon nicht nur die Wohngebiete Essling und Aspern: Im Jahr 2030 würden mit Lobautunnel und Stadtstraße täglich 70.000 Pkw weniger „durch Wien donnern, sondern außen herumgeführt werden“ (SPÖ Wien 2021e). Für die FPÖ handle es sich um „längst überfällige Entlastungsstraßen“, die für die Entwicklung der Ostregion, aber auch für 200.000 Anrainer*innen unverzichtbar seien (FPÖ Wien 2021i). Die Entlastungs-Frames von ÖVP, SPÖ und FPÖ sind nicht nur über den zeitlichen Verlauf hinweg sehr konsistent, sie ähneln einander auch über die Parteigrenzen hinweg sehr stark und zeigen eng verwandte Argumentationsweisen.

Der Frame wird jedoch vereinzelt auch von den Projektgegner*innen verwendet: Grüne und Greenpeace führen ebenfalls aus, dass eine Verkehrsentslastung notwendig sei, diese könne jedoch nur mittels Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel (siehe nächster Frame) gelingen. VIRUS greift den Entlastungs-Frame auf, widerspricht jedoch und erklärt, die angebliche Verkehrsentslastung werde nicht eintreten. Warum damit zu rechnen sei, wird – außer in einem Nebensatz einer Aussendung – jedoch nicht genauer erläutert und bleibt damit für die Rezipient*innen schwer nachvollziehbar.

5.2.2 Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel

Um das gegenständliche Verkehrsproblem zu lösen, sei es notwendig, das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel auszuweiten, so die Aussage dieses Frames. Er wird hauptsächlich von Gegner*innen des Projekts Lobautunnel/Stadtstraße verwendet, die einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs *statt* des Straßenbauprojekts fordern. Greenpeace begründet die Notwendigkeit dieses Ausbaus primär mit der Klimakrise und der reduzierten Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen, während die Grünen zusätzlich betonen, das Geld wäre dadurch auch sinnvoller eingesetzt. VIRUS hingegen unterstreichen häufig den sozialen Aspekt der Frage, dass nämlich öffentlicher Verkehr im Gegensatz zu motorisiertem für alle Menschen zugänglich ist. Lobau-bleibt verbindet diese beiden Argumente und führt aus, ein breiteres Angebot kostenloser öffentlicher Verkehrsmittel sei sowohl aus sozialer Sicht als auch für den Klimaschutz wichtig.

Unerwartet ist, dass auch die SPÖ den öffentlicher-Verkehr-Frame verwendet: Erwartungsgemäß fordert sie jedoch nicht öffentliche Verkehrsmittel als Alternative zum Lobautunnel, sondern erklärt diese zum Teil einer Gesamtlösung. Erklärt wird, dass man sehr wohl stark auf öffentliche Verkehrsmittel setze – daher sei beispielsweise schon bereits vor

Errichtung der Seestadt die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 realisiert worden –, die Stadtstraße aber genauso benötigt werde und nun eben umgesetzt werden müsse.

5.2.3 Lobautunnel bzw. Stadtstraße als alternativlose Lösung

Gewisserweise das Gegenstück zum Frame des öffentlichen Verkehrs ist dieser, der Stadtstraße und Lobautunnel als Lösung für bestehende Verkehrsprobleme präsentiert und dabei sehr stark die angebliche Alternativlosigkeit unterstreicht: Da die bestehenden Straßen überlastet sind, müssen neue gebaut werden. Unverzichtbar, alternativlos und unumgänglich sind Zuschreibungen, die hier insbesondere die ÖVP sehr häufig verwendet. Dieser Frame ist strategisch klug gewählt, da er nur schwer aufzulösen ist: Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht gibt es zwar zahlreiche Handlungsalternativen – von Änderungen in der Raumplanung bis zum Ausbau von Fahrradinfrastruktur –, es wird aber bei den Rezipient*innen der Eindruck erzeugt, es müssten jedenfalls neue Straßen gebaut werden, da alles andere ein Nichthandeln bedeuten würde. Sowohl SPÖ als auch ÖVP versuchen in jeweils einer Aussendung, dieses Argument zu untermauern, indem sie erklären, selbst die ehemalige grüne Verkehrsstadträtin bzw. von ihr beauftragte Expert*innen hätten diese Alternativlosigkeit festgestellt.

5.2.4 Positive wirtschaftliche Auswirkungen des Bauprojekts

Lobautunnel und Stadtstraße seien gut für die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Bezirke und Wiens, wird in diesem Frame erklärt. Die ÖVP verweist hier häufig auf das Wertschöpfungspotenzial in Höhe von 4 Mrd. Euro, das durch die Realisierung des Lobautunnels generiert werde, wobei nicht ganz klar ist, ob es sich rein um Arbeitsplätze im Straßenbau handelt oder auch Folgeeffekte für die Wirtschaft gemeint sind. Infrastrukturprojekte sorgten für Wohlstand und Wachstum, und gerade in einer Wirtschafts- und Gesundheitskrise sei es wichtig, die Wirtschaft durch Investitionen anzukurbeln und so „tausende Arbeitsplätze“ zu schaffen bzw. zu sichern (ÖVP Wien 2021h). Die SPÖ erklärt in ihren Aussendungen, die Straßenbauprojekte seien wichtig für den Wirtschaftsstandort Donaustadt, um diesen zu erschließen und etwa für Betriebsansiedelungen attraktiver zu machen. VIRUS betreibt hier Counterframing und führt aus, dass laut Studien keine Investition so geringe Wertschöpfungseffekte erziele wie der Bau von Autobahnen.

5.2.5 Alle Verkehrsmittel sind wichtig

Dieser Frame, der fast ausschließlich von der SPÖ verwendet wird, beinhaltet die Kernaussage, dass für die Mobilität der Wiener*innen alle Verkehrsmittel eine wichtige Rolle

spielten, der motorisierte Individualverkehr ebenso wie der öffentliche und der Radverkehr. Zum einen reiche es nicht aus, den öffentlichen Verkehr sowie Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur auszubauen, weil ein gewisser Teil der Wege nur mit dem Kfz zurückgelegt werden könnte und der motorisierte Individualverkehr nicht benachteiligt werden dürfe. Mit dieser Argumentation wird gewissermaßen eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel gefordert, die jedoch im Widerspruch zur Förderung nachhaltiger Mobilität aus Klimaschutzgründen steht. Zum anderen wird das Straßenbauprojekt Stadtstraße/Lobautunnel dadurch gerechtfertigt, dass in den letzten Jahren bereits viele andere Maßnahmen getroffen worden seien, etwa die Ausweitung der Kurzparkzonen, die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 und der Ausbau von Radwegen, und nun müsse eben auch im Bereich des motorisierten Verkehrs eine Entlastung erfolgen.

5.2.6 Transitverkehr umleiten

Mit diesem Frame wird betont, es sei wichtig, den durch Wien durchgehenden Transitverkehr umzuleiten (siehe dazu den diagnostischen Frame „Transitverkehr als Problem“), um diesen aus der Stadt zu bekommen, und dafür seien Stadtstraße und Lobautunnel notwendig. ÖVP und SPÖ führen aus, dass dadurch die Lärm- und Schadstoffbelastung der Stadtbewohner*innen reduziert werden könne und nur durch die Umleitung des Durchzugsverkehrs eine Verkehrsberuhigung möglich sei. Counterframing kommt hier von VIRUS: Das Argument des Transitverkehrs sei ein vorgeschobenes, da ein großer Anteil der Gütertransporte Wien als Anfangs- oder Bestimmungsort habe und außerdem durch die zusätzlichen Straßen noch mehr Verkehr erzeugt werde.

5.2.7 UVP-Änderungsverfahren

Für das vor allem von der SPÖ vorgebrachte Problem, ohne Stadtstraße sei kein Wohnungsbau in den betroffenen Gebieten möglich (siehe dazu den diagnostischen Wohnungs-Frame), bringt VIRUS ein UVP-Änderungsverfahren als Lösung ins Spiel. Auf diese Weise könnte die Verknüpfung der Seestadt Nord mit Lobautunnel und Stadtstraße aufgehoben werden, um so die geplanten Wohnbauprojekte unabhängig vom Straßenbau weiterzuführen. Unverständlich sei, warum ein solch simples Änderungsverfahren nicht längst beantragt worden sei.

5.2.8 Positive Umweltauswirkungen von Lobautunnel und Stadtstraße

Der Lobautunnel habe neben den wirtschaftlichen Effekten und Verbesserungen der Lebensqualität der Bewohner*innen auch positive Auswirkungen auf die Umwelt, erklärt die

ÖVP in diesem Frame. Würde der Verkehr auf die zu bauende Schnellstraße verlagert werden, würden von den Fahrzeugen weniger Abgase ausgestoßen werden, als wenn sie durch verbautes Gebiet fahren müssten oder im Stau stünden.

5.2.9 Auswirkungen der Bauprojekte kompensieren

Um negative Umweltauswirkungen der Straßenbauprojekte zu kompensieren, werde eine Reihe von Maßnahmen getroffen, so die Ausführungen der Regierungsparteien SPÖ und NEOS. Die NEOS beziehen sich dabei auf verkehrspolitische Umsetzungen wie etwa den Ausbau von öffentlichem Verkehr und Fahrradwegen. Die SPÖ hingegen betont, dass vor allem beim Straßenbau selbst umfangreiche Vorkehrungen getroffen würden, um die Umwelt möglichst zu schonen. Dazu gehöre, dass nach dem Prinzip der Wiederverwertung der anfallende Bodenaushub in der Umgebung eingesetzt und sogenannter Recyclingasphalt verwendet würden, außerdem würden nur in der EU gewonnene Steinmaterialien verbaut werden. Weiters sei es aufgrund von Optimierungen möglich, sparsamer dimensionierte Betondecken und Bewehrungen zu bauen, was ebenfalls zur Emissionsreduktion beitrage.

5.3 Motivationales Framing

Wie zu Beginn des Kapitels erwähnt, wurden in der Analyse nur wenige motivationale Frames identifiziert. Bei SPÖ und NEOS waren diese gar nicht auszumachen, wobei Letztere im Betrachtungszeitraum nur eine Presseaussendung zum untersuchten Thema veröffentlicht hatten. Die gefundenen motivationalen Frames werden im Folgenden kurz aufgezählt und näher beleuchtet, meist handelt es sich dabei um Handlungsaufrufe an eine*n bestimmte*n Akteur*in.

5.3.1 Der Bürgermeister muss handeln

Der Bürgermeister in seiner Rolle als Stadtoberhaupt müsse durchgreifen, so die Kernaussage dieses Frames, der sowohl von Projektbefürworter*innen als auch von Projektgegner*innen verwendet wird. Die FPÖ fordert Bürgermeister Ludwig auf, durchzugreifen und die Protestcamps aufzulösen bzw. die Rathausbesetzung zu beenden. In beiden Fällen wird die Dringlichkeit dieses Anliegens unterstrichen, indem gefordert wird, die Räumung müsse sofort geschehen. Die ÖVP verlangt, der Bürgermeister müsse auf seinen Koalitionspartner einwirken, um dessen Unterstützung für das Projekt sicherzustellen, er müsse die NEOS „hier auf Linie bringen“ (ÖVP Wien 2021a).

Greenpeace appelliert an Ludwig, seine Verantwortung wahrzunehmen und das klima- und umweltzerstörende Projekt abzusagen, da es höchste Zeit für wirksamen Klimaschutz sei. Die Grünen fordern in Anlehnung an ein Kreisky-Zitat Bürgermeister Ludwig auf, Geschichte zu lernen, damit dieser nicht denselben Fehler begehe wie einst die SPÖ beim Projekt Zwentendorf.

5.3.2 Baustopp

Der Bau des Lobautunnels und der Stadtstraße müsse unverzüglich eingestellt werden, heißt es in diesem von Greenpeace häufig verwendeten Frame. Der Handlungsaufwurf ist über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg immer wieder zu finden, meist sogar mit der wortgleichen Forderung nach einem „sofortigen Baustopp“ (Greenpeace Österreich 2021b). Oft wird davon gesprochen, es handle sich um ein fossiles Mega-Projekt, das für Umwelt und Klima zerstörerisch sei. Die Handlungsaufwürfe sind meist an keine konkrete Person gerichtet, in manchen Fällen sind die Adressat*innen der Wiener Bürgermeister oder die Klimaschutzministerin. In einigen Fällen geht die Aufforderung noch einen Schritt weiter und lautet, alle Autobahnprojekte in Österreich müssten gestoppt werden, um eine Klimawende zu ermöglichen. Bei VIRUS ist der Baustopp-Frame nur einmal zu finden, auch hier wird er in Zusammenhang mit der notwendigen Klima- und Verkehrswende gebraucht.

5.3.3 Baustart

Sozusagen das Gegenstück zum vorigen Frame ist dieser, mit dem vor allem die ÖVP – und in einem Fall die FPÖ – dazu auffordert, den Bau von Lobautunnel und Stadtstraße möglichst rasch zu beginnen. Es dürfe keine (weiteren) Verzögerungen geben, wird die Dringlichkeit betont, um zum einen die Menschen nicht länger unter Staus leiden zu lassen und zum anderen die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen. Wurde zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch ohne konkreten Kontext ein rascher Baubeginn gefordert, bezieht sich diese Forderung später vor allem auf die Evaluierung von Autobahnprojekten durch das Klimaschutzministerium. Es dürfe keine Zeit verloren werden, denn: „jeder Tag zählt für Wien!“ (ÖVP Wien 2021e). Die FPÖ fordert, man müsse nun zum Spaten greifen und dürfe sich von den wenigen Aktivist*innen nicht abhalten lassen.

5.3.4 Evaluierung

Nachdem Klimaschutzministerin Gewessler Anfang Juli die Überprüfung aller in Planung befindlichen Schnellstraßen- und Autobahnprojekte angekündigt hatte, nahm Greenpeace darauf mehrmals Bezug und mahnte einerseits klare wissenschaftliche Kriterien und einen

transparenten Prozess ein. Die Chance, als Ergebnis der Evaluierung das Projekt S1-Erweiterung abzusagen, müsse ergriffen und so die „Reißleine für den Klimaschutz“ gezogen werden (Greenpeace Österreich 2021h). Nachdem das Aus für den Lobautunnel beschlossen wurde, wurden auch weitere Evaluierungen gefordert: Bürgermeister Ludwig solle die Stadtstraße ebenfalls neu beurteilen und Alternativen prüfen, es sei eine „völlige Neubewertung der Situation“ erforderlich, nachdem in einem Faktencheck mehrere „Mythen“ über das Bauprojekt widerlegt wurden (Greenpeace Österreich 2021m). Auch VIRUS sprach sich für zusätzliche Klimachecks in anderen Bereichen aus, um so die Erreichung der Klimaziele sicherzustellen.

5.3.5 NEOS müssen handeln

In diesem Frame rufen die Grünen die NEOS zum Handeln auf: Als Teil der Stadtregierung müssten sich diese aktiv gegen den Lobautunnel einsetzen, nachdem sie das auch vor ihrer Regierungsbeteiligung und auf Bundesebene getan hatten. In dieser Frage seien sich die Koalitionspartner offenbar uneinig, die NEOS dürften deswegen aber nicht die Verantwortung für die Entscheidung an den Bund abschieben. SPÖ und NEOS müssten sich klar für Klimaschutz aussprechen und „einhellig sagen, dass sie den Lobautunnel und die Autobahn nicht wollen“ (Grüne Wien 2021e).

5.3.6 Zukunft retten

Lobau-bleibt setzt stark auf einen Zukunftsframe und zeichnet das Bild der Politik, die sich gegen junge Menschen und ihre Interessen stelle, weswegen diese Widerstand leisten müssten. „Wir sind die Zukunft“ (Lobau-bleibt! 2021d), heißt es, und gemeinsam müsse man alles geben, um die Zukunft zu retten. Durch Straßenbauprojekte wie die S1-Erweiterung sei diese bedroht, deswegen sei demokratischer Protest notwendig. Greenpeace bezeichnet ebenfalls den Protest als Kampf um die Zukunft. Die Grünen bringen in einer Aussendung ebenfalls die Zukunft ins Spiel und appellieren an die Verantwortung der Stadtpolitik, ein Verkehrssystem zu planen, das auf die zukünftigen Generationen Rücksicht nimmt, und auch VIRUS mahnt, die Verantwortung für die Zukunft wahrzunehmen.

5.3.7 Klimagerechtigkeit

Ebenfalls von lobau-bleibt wird dieser Frame verwendet, der den sozialen Aspekt der Nachhaltigkeit in den Fokus rückt – und in enger Verbindung zum vorigen Frame steht –: Bei der Bekämpfung der Klimakrise sei es wichtig, auf eine klimagerechte Zukunft hinzuarbeiten. Dazu müssten hinkünftig Menschen, nicht Profite im Vordergrund von Verkehrssystemen

stehen, und auch auf die vom Wegfall fossiler Jobs betroffenen Arbeiter*innen dürfe man nicht vergessen, sondern müsse ihnen Umschulungs- und Ausgleichsmaßnahmen zukommen lassen. Um all das zu schaffen, müsse man jetzt „die Weichen stellen für eine klimagerechte Mobilität“ (Lobaubleibt! 2021a).

5.3.8 Der Bundeskanzler muss handeln

Die FPÖ appelliert hier an den damaligen Bundeskanzler Sebastian Kurz, dieser müsse auf Klimaschutzministerin Gewessler einwirken, damit der Lobautunnel nicht verhindert werde. Der Bundeskanzler und seine Parteikolleg*innen würden dazu schweigen, da ihnen der Machterhalt wichtiger sei als die von der Verkehrsbelastung Betroffenen – aber da Kurz Gewessler zur Ministerin gemacht hatte, müsse er nun handeln und „ihre Geisterfahrt in Sachen S1 und Lobautunnel stoppen“ (FPÖ Wien 2021h).

5.4 Frames nach Akteur*innen

5.4.1 FPÖ

Die FPÖ verwendet sehr häufig folgende Frames: Leiden, Heuchelei / Scheinheiligkeit, illegale Proteste, fehlendes Problembewusstsein; Lobautunnel bzw. Stadtstraße als alternativlose Lösung; der Bürgermeister muss handeln. Was Framingtechniken betrifft, lässt sich sagen, dass die FPÖ meist die Master-Frames Gerechtigkeit, Freiheit, Demokratie und Wohlergehen anderer miteinander verknüpft: Wenn Politiker*innen und Wissenschaftler*innen schlechte Verkehrspolitik betrieben, deren Folgen sie selbst gar nicht zu spüren bekämen, sei das ungerecht – und viele Menschen hätten ja gar keine andere Wahl, als das Auto für ihre täglichen Wege zu verwenden. Es sei außerdem undemokratisch, illegale Protestcamps zu veranstalten oder das Rathaus zu besetzen. Der Gerechtigkeitsframe ist auch jener, der bei der *frame amplification* von zentraler Bedeutung ist: Durch die Erzeugung eines Gefühls der Ungerechtigkeit sollen auch jene Personen dazu gebracht werden, das Straßenbauprojekt zu unterstützen, die selbst nicht direkt davon profitieren würden. Mit der Verwendung des Wohnungs-Frames werden neue Unterstützer*innen angesprochen, deren Interessen davor nicht im Fokus standen, es kann also von *frame extension* gesprochen werden.

In den Aussendungen der FPÖ lässt sich sehr deutliches Framing ausmachen, das im Verlauf der Zeit überaus konsistent bleibt. Einige wenige – vor allem diagnostische – Frames werden immer wieder verwendet, die Formulierungen sind scharf und oft angriffig,

bisweilen enthalten sie auch ganz offene Beleidigungen des politischen Gegners, was in dieser Ausprägung speziell für Presseaussendungen sehr ungewöhnlich ist.

5.4.2 Greenpeace

Greenpeace setzt primär auf die Frames Klimaschädlichkeit, Bedrohung für Natur und Umwelt, Bodenversiegelung; Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel; Baustopp, Evaluierung sowie Bürgermeister muss handeln. Vor allem die häufige Warnung, der Lobautunnel bedrohe geschützte Arten, passt thematisch zu den Bereichen Biodiversität und Artenschutz, für die sich Greenpeace engagiert. Oft werden Zahlen und Daten eingesetzt, um die Wichtigkeit bestimmter Argumente zu unterstreichen, etwa wenn veranschaulicht wird, dass die jährlich in Österreich versiegelte Fläche dem gesamten Wiener Bezirk Ottakring entspreche. Die zugrundeliegenden Master-Frames sind soziale Gerechtigkeit, Umweltschutz und Risikovermeidung: Drastische Folgen der Klimakrise müssen vermieden werden, indem Klima und Umwelt geschützt werden, um so eine lebenswerte Zukunft für junge Menschen zu ermöglichen. *Frame extension* kann gegen Ende des Untersuchungszeitraums beobachtet werden: Wird bis dahin die Bodenversiegelung stets als Problem per se dargestellt, geht es nun vor allem um das Problem, dass besonders fruchtbarer Ackerboden verbaut werden soll, der für die Lebensmittelversorgung der Wiener*innen wichtig ist, der Kreis der Betroffenen wird somit auf die Bäuer*innen erweitert.

Auch bei Greenpeace ist der Einsatz von strategischem Framing deutlich erkennbar, wobei es ebenfalls hauptsächlich einige wenige Frames sind, die in fast allen untersuchten Presseaussendungen vorkommen. Als Lösung wird primär der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesehen, eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wird nur einmal vorgeschlagen. Im Unterschied zu den meisten anderen Akteur*innen setzt Greenpeace aber auch stark auf motivationale Frames: In fast jeder Aussendung wurden zumindest einer, häufig aber auch zwei oder alle drei der eingangs erwähnten Handlungsaufrufe verwendet.

5.4.3 Grüne

In der Betrachtung der von den Grünen veröffentlichten Presseaussendungen fällt als Erstes auf, dass diese ebenso wie auch Greenpeace vergleichsweise spät in den medialen Diskurs eintraten: Während beispielsweise VIRUS und ÖVP bereits im Februar 2021 Aussendungen zum Thema Lobautunnel/Stadtstraße verschickten, zogen die Grünen erst Anfang Juni mit ersten Pressemeldungen nach. Bei den am öftesten verwendeten Frames lassen sich zwei unterschiedliche Phasen ausmachen: Stehen zu Beginn vor allem die Klimaschädlichkeit des Bauprojekts, die Bedrohung für Natur und Umwelt sowie der zusätzlich entstehende

Verkehr im Vordergrund, so werden nach dem Sommer vor allem die Verbreitung falscher Informationen und fehlendes Demokratiebewusstsein angeprangert. Dieser Prozess kann als *frame extension* verstanden werden: Mit der Kritik an undemokratischem Vorgehen und der Verschwendung von Steuermitteln für Kampagnen sollen jene Menschen angesprochen werden, für die Umwelt- und Klimaschutz möglicherweise keine große Priorität ist, Demokratie und sparsamer Umgang mit Steuergeldern jedoch sehr wohl. Als prognostischer Frame kommt der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel zum Einsatz, wobei teilweise auch zusätzliche Maßnahmen wie die Verbesserung von Radwegen gefordert werden. In einigen Aussendungen finden sich Handlungsaufrufe an die NEOS bzw. an Bürgermeister Ludwig. Insgesamt konzentrieren sich die Grünen jedoch stark auf diagnostisches Framing, das in einigen Presseaussendungen sogar ausschließlich verwendet wird. Als Master-Frames lassen sich soziale Gerechtigkeit, Umweltschutz und Demokratie ausmachen.

5.4.4 Lobau-bleibt

Lobau-bleibt hat im untersuchten Zeitraum zwar nur vier Presseaussendungen veröffentlicht, in denen sich jedoch sehr deutliches Framing ausmachen lässt. Meist werden folgende diagnostischen Frames verwendet: Klimaschädlichkeit, soziale Ungerechtigkeit, mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr, fehlendes Problembewusstsein und fehlendes Demokratiebewusstsein. Als Lösung des Problems wird der Ausbau von öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußwegen gesehen. Auch motivationale Frames finden sich in allen Aussendungen, es sind dies der Zukunfts-Frame – junge Menschen protestieren, um ihre Zukunft zu retten – und der Klimagerechtigkeits-Frame: Die Klimakrise ist auch eine soziale Krise, ihre Bekämpfung muss daher stets auch unter dem Aspekt sozialer Gerechtigkeit erfolgen. Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit und Demokratie sind die zugrundeliegenden Master-Frames bei lobau-bleibt. Als *frame transformation* kann man die Veränderung des Frames Klimagerechtigkeit bezeichnen: Anfangs war damit gemeint, dass Verkehrssysteme sozial gerecht gestaltet werden müssen, später kam das Argument hinzu, dass Arbeiter*innen nicht die Leidtragenden des Wandels sein dürften.

Zwei Besonderheiten heben die Presseaussendungen von lobau-bleibt von denen der anderen Akteur*innen ab: Erstens wurden sie nicht über den APA-OTS-Dienst, sondern auf der eigenen Website veröffentlicht – dies bedeutet eine gewisse Kostenersparnis, gleichzeitig aber auch eine möglicherweise geringere Reichweite. Zweitens enthält jede Aussendung mehrere Fotos von Protestaktionen vor Ort, die jedoch in dieser Arbeit nicht auf Framing untersucht wurden.

5.4.5 NEOS

Da die NEOS im Betrachtungszeitraum nur eine Presseaussendung zum Thema Lobautunnel/Stadtstraße veröffentlicht haben, sind praktisch keine Aussagen über ihr strategisches Framing zum Thema möglich. Wie diese – vor allem für eine in der Stadtregierung vertretene Partei – überraschend geringe Anzahl zu erklären ist, ist für den Verfasser nicht klar.

5.4.6 ÖVP

Die ÖVP setzt im Vergleich zu anderen Akteur*innen kaum diagnostische, dafür aber umso mehr prognostische Frames ein. Als Problem wird meist der Transitverkehr dargestellt, unter dem die Anrainer*innen leiden müssten. Die Lösung dafür sei der Bau des Lobautunnels, der zum einen den Transitverkehr umleiten und so die Donaustädter*innen vom Verkehr entlasten werde. Zum anderen bringe das Projekt auch massive positive wirtschaftliche Auswirkungen, weshalb die Umsetzung des Bauprojekts alternativlos sei. Der am häufigsten verwendete motivationale Frame ist der Appell, mit dem Bau möglichst rasch und ohne Verzögerungen zu beginnen. Als *frame amplification* kann die besondere Hervorhebung des besonders wichtigen Zieles Wirtschaftswachstum gelten – eine Strategie, die angesichts der Selbstbezeichnung der ÖVP als Wirtschaftspartei stimmig erscheint. Eine interessante Entwicklung, die als *frame extension* gelten kann, lässt sich in Aussendungen ab Ende August 2021 erkennen: Bis dahin wurde mit der Entlastung der Anrainer*innen und den wirtschaftlichen Vorteilen argumentiert – danach wurde zusätzlich erklärt, von der S1-Erweiterung profitiere auch die Umwelt, denn wenn Fahrzeuge auf hochrangigen Straßen statt auf Landes- und Gemeindestraßen verkehrten, würden dadurch sogar „Emissionen gesenkt“ werden (ÖVP Wien 2021h).

5.4.7 SPÖ

Die SPÖ setzt vergleichsweise viele verschiedene Frames ein, hauptsächlich folgende: Bewohner*innen der Donaustadt litten unter dem Transitverkehr, außerdem könne eine große Zahl Wohnungen ohne Straßenanbindung nicht gebaut werden. Für die Verkehrsentslastung sei daher der Lobautunnel, mit dem der Transitverkehr umgeleitet werde, notwendig und alternativlos. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sei ebenso Teil der Lösung – dieser sei jedoch in den letzten Jahren massiv vorangetrieben worden, und da der motorisierte Individualverkehr eben auch eine wichtige Rolle spiele, müsse nun auch die Infrastruktur für diesen gebaut werden. Die wirtschaftlichen Vorteile werden ebenso betont, hier stehen jedoch nicht die zusätzliche Wertschöpfung, sondern die neu geschaffenen Arbeitsplätze im

Vordergrund. Motivationale Frames lassen sich in den Presseaussendungen der SPÖ nicht finden, was sich dadurch erklären ließe, dass die SPÖ als vergleichsweise mächtige Regierungspartei niemanden zur Unterstützung aufzufordern braucht. Eine interessante Form von *frame transformation* findet sich in einer Aussendung von September 2021: Indem der von den Klimaaktivist*innen geprägte Slogan „Lobau bleibt!“ übernommen wird (SPÖ Wien 2021d), wird versucht zu beschwichtigen, dass für das Nationalparkgebiet keinerlei Gefährdung gegeben sei. Eine zentrale Rolle beim Framing der SPÖ spielt der Master-Frame Gerechtigkeit: Es sei nur gerecht, dass auch für den motorisierten Verkehr entsprechende Infrastruktur gebaut werde, und dass die Anrainer*innen mit einer Umfahrungsstraße entlastet würden, wie das in jeder anderen größeren Stadt der Fall sei.

5.4.8 VIRUS

Die Presseaussendungen von VIRUS heben sich in mehreren Punkten von anderen ab, so wurden etwa mit Abstand am meisten Aussendungen veröffentlicht: 31 Pressemeldungen von VIRUS wurden im Untersuchungszeitraum versendet, dahinter folgt Greenpeace mit 12 Aussendungen. Die Aussendungen sind oft deutlich länger als die anderer Akteur*innen, was für das Übernehmen durch Journalist*innen tendenziell von Nachteil ist. VIRUS verwendet häufig lange Schachtelsätze, die dazu oft sehr spezielle juristische Details von UVP-Verfahren behandeln – dies kann als Beispiel dafür gesehen werden, dass das Problem so geframed wird, dass es sich um eine Debatte nur für Fachleute handelt (D. Snow und R. Benford 1988), die Ausführungen sind für Rezipient*innen teilweise sehr schwer verständlich. Gleichzeitig ist nachvollziehbar, dass der Autor der Presseaussendungen als UVP-Experte einen Fokus auf rechtliche Aspekte legt.

VIRUS verwendet vor allem folgende Frames: Der Lobautunnel sei ein klimaschädliches Projekt, das mit rechtlichen Problemen behaftet sei und massiven finanziellen Schaden sowie zusätzlichen Verkehr bewirken werde, die Projektbefürworter*innen versuchten daher, mit Falschinformationen und falschen Zahlen den Straßenbau zu verteidigen. Die Lösung sei, statt der S1-Erweiterung den öffentlichen Verkehr auszubauen und ein UVP-Änderungsverfahren anzustreben, um die Verknüpfung des Wohnbaus mit der Stadtstraße aufzuheben. Motivationale Frames finden sich bei VIRUS kaum, nur jeweils zweimal werden der Zukunfts-Frame und der Evaluierung-Frame eingesetzt, einmal wird gefordert, den Bau neuer Autobahnen zu stoppen. Ähnlich wie bei den Grünen liegt der Fokus nicht nur auf dem Umweltschutz, auch demokratisches Vorgehen und sparsamer Umgang mit Steuergeld spielen in der Argumentation eine wesentliche Rolle.

5.4.9 Übersicht

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht, welche Akteur*innen welche Frames verwenden:

Frame	Greenpeace	Grüne	lobau-bleibt	VIRUS	SPÖ	NEOS	ÖVP	FPÖ
Klimaschädlichkeit	✓	✓	✓	✓				
Falschinformation	✓	✓	✓	✓				
Heuchelei/Scheinheiligkeit		✓		✓	✓	✓		✓
Bedrohung für Natur und Umwelt	✓	✓		✓				
fehlendes Problembewusstsein	✓		✓	✓			✓	✓
rechtliche Probleme				✓				
finanzielle Schäden	✓	✓		✓				✓
Leiden		✓		✓	✓		✓	✓
mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr	✓	✓	✓	✓				
Wohnungen		✓		✓	✓	✓		✓
veränderte Bedingungen	✓	✓	✓	✓				
fehlendes Demokratiebewusstsein	✓	✓	✓	✓	✓			✓
illegale Proteste					✓			✓
Transitverkehr				✓	✓		✓	
Bodenversiegelung	✓		✓	✓				
Untätigkeit der Behörden				✓				✓
soziale Ungerechtigkeit			✓					
unverzichtbares Auto					✓			✓
schlecht ausgebauter öffentlicher Verkehr				✓				✓
Entlastung vom Verkehr				✓	✓		✓	✓
Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel	✓	✓	✓	✓	✓			
Lobautunnel alternativlos			✓		✓		✓	✓
wirtschaftliche Auswirkungen				✓	✓		✓	
alle Verkehrsmittel wichtig					✓	✓		
Transitverkehr umleiten				✓	✓		✓	
UVP-Änderungsverfahren				✓				
positive Umweltauswirkungen							✓	
Auswirkungen kompensieren					✓	✓		

Frame	Greenpeace	Grüne	lobau-bleibt	VIRUS	SPÖ	NEOS	ÖVP	FPÖ
Partizipation ermöglichen		✓						
Bürgermeister muss handeln	✓	✓					✓	✓
Baustopp	✓			✓				
Baustart							✓	✓
Evaluierung	✓			✓				
NEOS müssen handeln		✓						
Zukunft retten	✓	✓	✓	✓				
Klimagerechtigkeit			✓					
Bundeskanzler muss handeln								✓

Kapitel 6

Diskussion

Die vorliegende Arbeit hatte zum Ziel, die politische Kommunikation ausgewählter Akteur*innen zum Thema Stadtstraße und Lobautunnel zu untersuchen und herauszuarbeiten, wie unterschiedliche Parteien, NGOs und Initiativen in diesem politischen Konflikt argumentieren. Zu diesem Zweck wurden Presseaussendungen der fünf im Wiener Gemeinderat vertretenen Parteien SPÖ, ÖVP, Grüne, NEOS und FPÖ sowie der NGOs bzw. Bewegungen Greenpeace, VIRUS und lobau-bleibt untersucht, die im Zeitraum 1. Jänner bis 30. November 2021 versendet worden waren. Als Methode wurde die Framinganalyse nach dem theoretischen Konzept von Benford und Snow gewählt, die davon ausgehen, dass Frames drei Aufgaben erfüllen: Problemdiagnose, Lösungsvorschlag und Handlungsaufruf. Zwei Forschungsfragen sollten mit dieser Arbeit beantwortet werden: Welche Frames verwenden die Akteur*innen im untersuchten politischen Konflikt? Warum verwenden sie die jeweils gewählten Frames und welche Techniken des Framing lassen sich ausmachen?

Als Limitation dieser Arbeit kann gesehen werden, dass die gesamte Analyse von einer Person durchgeführt wurde. Im Sinne einer möglichst hohen intersubjektivität müssten im besten Fall mehrere ausgebildete Codierer*innen dasselbe Material untersuchen (Oswald 2019), was in dieser Arbeit aus naheliegenden Gründen nicht möglich war. Aus diesem Umstand ergeben sich also gewisse Einschränkungen, was die Aussagekraft der Ergebnisse betrifft. Besonders betrifft dies jene Frames, die nicht explizit aus dem Gesagten herauszulesen, sondern als latente Bedeutung gewissermaßen zwischen den Zeilen zu finden waren. Die je nach Akteur*in sehr unterschiedliche Anzahl verfasster Presseaussendungen bedeutet ebenfalls eine gewisse Limitation, weshalb auf quantitative Analysen verzichtet wurde.

Im Laufe der Analyse stellte sich außerdem heraus, dass es kaum möglich war, motivationale Frames in den untersuchten Presseaussendungen auszumachen. Diesen Umstand ist primär dadurch zu erklären, dass sich Presseaussendungen nicht an potenzielle Unter-

stützer*innen, sondern an Journalist*innen richten. Die Kommunikator*innen formulieren daher im Normalfall keine Handlungsaufrufe, sondern Problemaufrisse und Lösungsvorschläge. Der gewählte Framing-Ansatz zeigte sich also nicht ideal geeignet für die untersuchte Textgattung, weshalb für ähnliche oder weiterführende Arbeiten zu empfehlen ist, einen anderen Ansatz zu wählen.

Trotz aller Einschränkungen konnten in der vorliegenden Arbeit einige interessante Erkenntnisse gewonnen werden: Framing wird von allen untersuchten Akteur*innen eingesetzt, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß und in unterschiedlicher Form. 37 verschiedene Frames konnten im untersuchten Material identifiziert werden, wovon der größte Teil auf die Problemdiagnose entfällt. Hier spielen vor allem die Klimaschädlichkeit, der Vorwurf der Falschinformation und das Leiden unter der Verkehrsbelastung eine zentrale Rolle. Auch eher überraschende Argumentationen für das Bauprojekt S1-Erweiterung – durch Verlagerung des Verkehrs von kleinen Straßen auf eine Schnellstraße würden auch die Emissionen reduziert werden – bzw. dagegen – die Versiegelung wertvoller Ackerflächen bedroht die Ernährungssicherheit der Wiener*innen – fanden sich in den Presseaussendungen. Bei allen Akteur*innen lassen sich bevorzugt eingesetzte Kernframes identifizieren, auch bestimmte Formulierungen und Begriffe werden von den jeweiligen Kommunikator*innen häufig wiederholt. Generische Master-Frames wie Gerechtigkeit, Umweltschutz und Demokratie werden von fast allen Akteur*innen eingesetzt, aber sehr unterschiedlich gedeutet und besetzt.

Es zeigte sich in der Analyse, dass es bei der politischen Kommunikation rund um Lobautunnel und Stadtstraße nur auf den ersten Blick primär um ein Straßenbauprojekt geht: Bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass auch viel größere gesellschaftliche Themen wie eine lebenswerte Zukunft oder Mitbestimmung durch Bürger*innen eine wichtige Rolle spielen. Auch stehen in der Diskussion Fakten und nackte Tatsachen eher im Hintergrund, stattdessen arbeiten die Akteur*innen stark mit Emotionen und sprechen beispielsweise davon, dass Menschen in der Abgashölle ersticken müssten oder von der Politik dreist belogen würden.

Zwei Fragen, die für ein besseres Verständnis der politischen Kommunikation und des Framings im untersuchten Fall von großem Interesse sind, konnten in der vorliegenden Arbeit nicht beziehungsweise nur unzureichend beantwortet werden. Zum Ersten ist dies die Frage, warum Akteur*innen sich für ein bestimmtes Framing entscheiden: Welche strategischen Überlegungen stecken dahinter, wer ist am Prozess beteiligt? Auf welche Erfahrungen stützen sich die Beteiligten, welche Feedbackschleifen führen zu Veränderungen im Framing? Um mehr Einsicht zu diesen Aspekten zu gewinnen, wäre weiterführende Forschung notwendig, die am Entstehungsort der Texte ansetzt. Denkbar ist, beispielsweise mithilfe

qualitativer Interviews mit Kommunikationsverantwortlichen mehr über die Überlegungen im Hintergrund zu erfahren – wobei jedoch fraglich ist, wie sehr diese Akteur*innen ihre strategischen Karten offenlegen würden.

Zum Zweiten kann diese Arbeit auch keine verlässlichen Aussagen darüber machen, wie das untersuchte Framing auf Rezipient*innen wirkt. In zukünftigen Arbeiten könnte dieser durchaus interessante Aspekt sowohl durch qualitative als auch quantitative Befragung verschiedener Personengruppen näher untersucht werden. Proband*innen können unterschiedliche Frames vorgelegt bekommen, die sie anhand bestimmter Kriterien bewerten: Klingt der präsentierte Lösungsvorschlag plausibel? Ist das Problem so formuliert, dass ich mich betroffen fühle? Kommuniziert der*die Akteur*in glaubwürdig?

Die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen, dass Framing ein viel genutztes Instrument in der politischen Kommunikation darstellt. Es ist davon auszugehen, dass das Thema politische Kommunikation in der Bekämpfung der Klimakrise in Zukunft eine zunehmend wichtigere Rolle spielen wird: Nur wer effektiv kommuniziert und potenzielle Unterstützer*innen von der Wichtigkeit des Klimaschutzes überzeugen kann, wird auch politische Ergebnisse erzielen können. Als Basis für weitere Forschung sowie für ein besseres Verständnis des politischen Konflikts um den Lobautunnel und die Stadtstraße können die in dieser Arbeit gewonnenen Ergebnisse dienen.

Abbildungsverzeichnis

1	Anteile an THG-Emissionen in den EU-27 nach Sektor im Jahr 2010 sowie Anteile am Verkehr (nur Inlandsverkehr); bei Eisenbahn nur direkte CO ₂ -Emissionen aus Dieseltraktion (APCC 2014)	12
2	Für Österreicher*innen wichtige Werte (Institut für Soziologie o. D.)	24
3	Geplanter Trassenverlauf der S1-Donauquerung mit Nord- und Südabschnitt sowie S1-„Spange“ und Stadtstraße (BMK 2021)	27

Literaturquellen

- Ahrens, Gerd-Axel u. a. (2017). *Bericht der ExpertInnengruppe: Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn S1-Donauquerung*. Stadtentwicklung Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht-expertinnen-donauquerung.pdf>.
- Anderl, Michael u. a. (2021). *Klimaschutzbericht 2021*. REP 0776. Wien: Umweltbundesamt. ISBN: 978-3-99004-599-2.
- APCC (2014). *Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014 (AAR14)*. Wien: Austrian Panel on Climate Change (APCC), Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. ISBN: 978-3-7001-7699-2. URL: <https://ccca.ac.at/wissenstransfer/apcc/oesterreichischer-sachstandsbericht>.
- Baier, Dirk und Claus J. Tully (2006). *Mobiler Alltag*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. 256 S. ISBN: 3531151037. URL: https://www.ebook.de/de/product/5420037/dirk_baier_claus_j_tully_mobiler_alltag.html.
- Banister, David (1998). „Introduction: Transport Policy and the Environment“. In: *Transport Policy and the Environment*. Hrsg. von David Banister. New York: Routledge, S. 1–16. ISBN: 0419231404.

- Benford, Robert D. und David A. Snow (2000). „Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment“. In: *Annual Review of Sociology* 26, S. 611–639. ISSN: 03600572, 15452115. URL: <http://www.jstor.org/stable/223459>.
- BMK (2021). *Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen*. GZ. 2021-0.747.473. Wien: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. URL: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/publikationen/evaluierung-ASFINAG-bauprogramm.html>.
- Claudy, Nina (2020). *Quick Guide Pressearbeit für kleine und mittelständische Unternehmen: Wie Sie Medien professionell und wirksam für sich gewinnen*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer Fachmedien. ISBN: 9783658284343. DOI: 10.1007/978-3-658-28434-3.
- della Porta, Donatella und Louisa Parks (2014). „Framing processes in the climate movement: from climate change to climate justice“. In: *Routledge Handbook of the Climate Change Movement*. Hrsg. von Matthias Dietz und Heiko Garrelts. 1. Aufl. New York: Routledge, S. 19–30. ISBN: 978-0-203-77353-6. eprint: https://www.researchgate.net/publication/270880400_Framing_Processes_in_the_Climate_Movement_From_Climate_Change_to_Climate_Justice.
- Der Standard (2021a). „Ludwig will Aus für Milliardenprojekt Lobautunnel bekämpfen“. In: URL: <https://www.derstandard.de/story/2000131563953/verkehrsministerin-gewessler-sagt-milliardenprojekt-lobautunnel-ab>.
- (2021b). „Projekt Lobautunnel muss erst Klimacheck standhalten“. In: URL: <https://www.derstandard.at/story/2000127880956/projekt-lobautunnel-muss-erst-klimacheck-standhalten>.
- Dessler, Andrew (2016). *Introduction to modern climate change*. 2. Aufl. New York: Cambridge University Press. ISBN: 9781107096820.
- Die Presse (2021). „Protestcamp gegen den Lobau-Tunnel startet mit Demo“. In: URL: <https://www.diepresse.com/6026131/protestcamp-gegen-den-lobau-tunnel-startet-mit-demo>.
- Donges, Patrick und Otfried Jarren (2017). *Politische Kommunikation in der Mediengesellschaft*. Hrsg. von Günter Bentele, Hans-Bernd Brosius und Otfried Jaren. Springer-Verlag GmbH. 204 S. ISBN: 9783658165727. URL: https://www.ebook.de/de/product/33168399/patrick_donges_otfried_jarren_politische_kommunikation_in_der_mediengesellschaft.html.
- Entman, Robert M. (1993). „Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm“. In: *Journal of Communication* 43.4, S. 51–58. DOI: 10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x.

- Franck, Norbert (2019). *Professionelle Pressearbeit*. Wiesbaden: Springer-Verlag GmbH. 57 S. ISBN: 9783658267087. URL: https://www.ebook.de/de/product/37173088/norbert_franck_professionelle_pressearbeit.html.
- Gobiet, Andreas u. a. (2014). „21st century climate change in the European Alps—A review“. In: *Science of The Total Environment* 493, S. 1138–1151. DOI: 10.1016/j.scitotenv.2013.07.050.
- Goffman, Erving (1980). *Rahmen-Analyse : ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen*. ger. 1. Aufl. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 329. ISBN: 3518079298.
- Greenpeace Österreich (2021j). „Lobau bleibt: Das Ende der Lobau-Autobahn ist ein historischer Sieg für Klima und Natur“. In: URL: <https://artenvielfalt.greenpeace.at/lobau-bleibt-das-ende-der-lobau-autobahn-ist-ein-historischer-sieg-fuer-klima-und-natur/>.
- Gudmundsson, Henrik u. a. (2016). *Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management*. Berlin Heidelberg: Springer. 320 S. ISBN: 3662469235. URL: https://www.ebook.de/de/product/23816704/henrik_gudmundsson_ralph_p_hall_greg_marsden_josias_zietsman_sustainable_transportation.html.
- Gühnemann, Astrid (2020). „Verkehr und Mobilität im Wandel“. In: *Umwelt- und Bioresourcenmanagement für eine nachhaltige Zukunftsgestaltung*. Hrsg. von Erwin Schmid und Tobias Pröll. Springer Berlin Heidelberg, S. 204–216. ISBN: 978-3-662-60435-9. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-60435-9>.
- Institut für Soziologie, Universität Wien (o. D.). *Infografik Werte*. Website. URL: <https://www.werteforschung.at/publikationen/infografik-werte/#c180237>.
- Knoflacher, Hermann (2007). *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung*. Wien Köln Weimar: Böhlau. ISBN: 9783205776260.
- Knoflacher, Hermann u. a. (2017). *Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien*. Wien: Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien – Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. URL: https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Forschung/Online_Volltext_Publikationen/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf.
- Kurier (2021). „Aspern, Lobau: Klimaschützer besetzen Baustelle“. In: URL: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/aspern-lobau-klimaschuetzer-besetzen-baustelle/401486670>.
- Loucks, Daniel P. (2021). „Impacts of climate change on economies, ecosystems, energy, environments, and human equity: A systems perspective“. In: *The Impacts of Climate Change*. Hrsg. von Trevor M. Letcher. Amsterdam, Oxford, Cambridge: Elsevier, S. 19–50. ISBN: 978-0-12-822373-4. DOI: 10.1016/b978-0-12-822373-4.00016-1.

- Marcinkowski, Frank (2014). „Framing als politischer Prozess: Eine Einleitung“. In: *Framing als politischer Prozess*. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, S. 7–14. DOI: 10.5771/9783845246024-7.
- Matthes, Jörg (2014). *Framing*. Nomos. DOI: 10.5771/9783845260259.
- Mayring, Philipp (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse*. 12. Aufl. Weinheim und Basel: Beltz Verlag. 152 S. ISBN: 3407293933. URL: https://www.ebook.de/de/product/23498169/philipp_mayring_qualitative_inhaltsanalyse.html.
- Nohlen, Dieter und Rainer-Olaf Schultze (2002a). *Lexikon der Politikwissenschaft : Theorien, Methoden, Begriffe*. Bd. Band 2, N–Z. München: C. H. Beck. ISBN: 3406476034X.
- (2002b). *Lexikon der Politikwissenschaft : Theorien, Methoden, Begriffe*. Bd. Band 1, A–M. München: C. H. Beck. ISBN: 3406476031.
- Oswald, Michael (2019). *Strategisches Framing : Eine Einführung*. ger. 1. Auflage 2019. ISBN: 9783658242831.
- Potthoff, Matthias (2012). *Medien-Frames und ihre Entstehung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. DOI: 10.1007/978-3-531-19648-0.
- profil (2021). „Lobau-Besetzung: Im Protest-Camp gegen die Stadtstraße Aspern“. In: URL: <https://www.profil.at/oesterreich/lobau-besetzung-im-protest-camp-gegen-die-stadtstrasse-aspern/401752077>.
- Rahmstorf, Stefan und Hans Joachim Schellnhuber (2019). *Der Klimawandel*. 9. Aufl. München: Beck C. H. 144 S. ISBN: 3406743765. URL: https://www.ebook.de/de/product/37245209/stefan_rahmstorf_hans_joachim_schellnhuber_der_klimawandel.html.
- Rhomberg, Markus (2009). *Politische Kommunikation – Eine Einführung für Politikwissenschaftler*. Paderborn: Fink. ISBN: 9783770546978.
- Rußmann, Uta (2012). „Themenmanagement der Parteien im Wahlkampf: Eine Analyse der Presseaussendungen“. In: *Erfolgreich wahlkämpfen – Massenmedien und Wahlkampagnen in Österreich*. Hrsg. von Fritz Plasser. Wien: Facultas Verlags- und Buchhandels AG, S. 141–162. ISBN: 978-3-7089-0840-3.
- Schaffner, Brian und Patrick Sellers (2010). „Introduction“. In: *Winning with words: the origins and impact of political framing*. Hrsg. von Brian Schaffner und Patrick Sellers. New York: Routledge. Kap. 1, S. 1–8. ISBN: 9780415997942.
- Scherhauser, Patrick u. a. (2020). „Umwelt- und Ressourcenpolitik“. In: *Umwelt- und Bioressourcenmanagement für eine nachhaltige Zukunftsgestaltung*. Hrsg. von Erwin Schmid und Tobias Pröll. Springer Berlin Heidelberg, S. 62–72. ISBN: 978-3-662-60435-9. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-60435-9>.

- Snow, David und Robert Benford (1988). „Ideology, Frame Resonance and Participant Mobilization“. In: *International Social Movement Research* 1, S. 197–217.
- Stadt Wien – MA 18 (2003). *SUPER NOW – Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. Kurzfassung*. Wien. URL: https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv_Studien/SUPER_NOW/sup_er_now_kurzfassung_02_1_.pdf.
- Ucakar, Karl (2006). „Sozialdemokratische Partei Österreichs“. In: *Politik in Österreich – Das Handbuch*. Hrsg. von Herbert Dachs u. a. Wien: Manz’sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH. Kap. III.3, S. 322–340. ISBN: 3-214-07680-9.
- VIRUS (o. D.). „VIRUS (WUK Umweltbureau, Umweltorganisation)“. In: (). URL: <https://virus.wuk.at/>.
- Wehling, Elisabeth (2016). *Politisches Framing: Wie eine Nation sich ihr Denken einredet – und daraus Politik macht*. ger. (AT-OBV)AC04458581 14. Köln: Herbert von Halem Verlag. ISBN: 9783869622088.
- wien.ORF.at (2014). „Rot-Grün meidet Lobau-Tunnel“. In: URL: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2681805/>.
- (2020a). „Keine Wien-Wahl wie sonst“. In: URL: <https://wien.orf.at/stories/3044178/>.
- (2020b). „SPÖ-NEOS setzt auf Jobs und Bildung“. In: URL: <https://wien.orf.at/stories/3076119/>.
- (2021a). „Greenpeace aus Rathaus abgezogen“. In: URL: <https://wien.orf.at/stories/3122761/>.
- (2021b). „Greenpeace besetzt Rathaus-Büro“. In: URL: <https://wien.orf.at/stories/3122599/>.
- (2022). „Wiederkehr will Stadtstraße bauen lassen“. In: URL: <https://wien.orf.at/stories/3137209/>.
- Wiener Zeitung (2017). „Wiens Verkehrsmagnet“. In: URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/888903-Wiens-Verkehrsmagnet.html#images-4>.

Presseaussendungen

- FPÖ Wien (2021a). *FP-Mahdalik ad Baustellenbesetzung: Keine Versammlungen angemeldet, ÖVP und SPÖ decken linke Chaoten*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211126_OTS0111/fp-mahdalik-ad-baustellenbesetzung-keine-versammlungen-angemeldet-oevp-und-spo-e-decken-linke-chaoten.

- FPÖ Wien (2021b). *FP-Mahdalik begrüßt Beschluss von 460 Mio. Euro für die Stadtstraße*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210428_OTS0216/fp-mahdalik-begruesst-beschluss-von-460-mio-euro-fuer-die-stadtstrasse.
- (2021c). *FP-Mahdalik kann das G'sundheitsschlapfengesudere gegen den Lobautunnel nicht mehr hören*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210224_OTS0161/fp-mahdalik-kann-das-gsundheitsschlapfengesudere-gegen-den-lobautunnel-nicht-mehr-hoeren.
- (2021d). *FP-Mahdalik zu Baustellenbesetzung: SPÖ verarscht durch Wegschauen anständige Bürger*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211025_OTS0050/fp-mahdalik-zu-baustellenbesetzung-spo-e-verarscht-durch-wegschauen-anstaendige-buerger.
- (2021e). *FP-Mahdalik: Grüne Heuchelei bei der Stadtstraße ist zum Genieren*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211021_OTS0151/fp-mahdalik-gruene-heuchelei-bei-der-stadtstrasse-ist-zum-genieren.
- (2021f). *FP-Mahdalik/Irschik ad Stadtstraße: Ludwig leistet Gesetzesbrüchen weiter Vorschub*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211125_OTS0087/fp-mahdalikirschik-ad-stadtstrasse-ludwig-leistet-gesetzesbruechen-weiter-vorschub.
- (2021g). *FPÖ - Mahdalik findet grüne Kindsweglegung bei der Stadtstraße herzig*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211111_OTS0194/fpoe-mahdalik-findet-gruene-kindsweglegung-bei-der-stadtstrasse-herzig.
- (2021h). *FPÖ - Mahdalik: Aus für Lobautunnel wäre vor allem für den 22. Bezirk eine Katastrophe*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211130_OTS0093/fpoe-mahdalik-aus-fuer-lobautunnel-waere-vor-allem-fuer-den-22-bezirk-eine-katastrophe.
- (2021i). *FPÖ - Mahdalik: Denn sie wissen nicht, was sie tun - Klimastreik ist kontraproduktiv*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210924_OTS0031/fpoe-mahdalik-denn-sie-wissen-nicht-was-sie-tun-klimastreik-ist-kontraproduktiv.
- (2021j). *FPÖ - Nepp: Rathaus muss von linken Greenpeace-Spinnern geräumt werden*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210924_OTS0073/fpoe-nepp-rathaus-muss-von-linken-greenpeace-spinnern-geraeumt-werden.
- (2021k). *FPÖ-Mahdalik/Dorner warnen vor Verkehrskollaps in der Ostregion durch Blockade von S1, S8 und Stadtstraße*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210930_OTS0119/fpoe-mahdalikdorner-warnen-vor-verkehrskollaps-in-der-ostregion-durch-blockade-von-s1-s8-und-stadtstrasse.

- Greenpeace Österreich (2021a). *Greenpeace & Fridays For Future fordern klare Kriterien und Transparenz für Straßenbau-Evaluierung*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210916_OTS0007/greenpeace-fridays-for-future-fordern-klare-kriterien-und-transparenz-fuer-strassenbau-evaluierung.
- (2021b). *Greenpeace fordert sofortigen Baustopp der Stadtstraße*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210804_OTS0050/greenpeace-fordert-sofortigen-baustopp-der-stadtstrasse-bild.
 - (2021c). *Greenpeace fordert sofortigen Projekt-Stopp der umweltschädlichen Lobau-Autobahn*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210702_OTS0056/greenpeace-fordert-sofortigen-projekt-stopp-der-umweltschaedlichen-lobau-autobahn.
 - (2021d). *Greenpeace unterstützt Lobauer Erklärung*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211005_OTS0112/greenpeace-unterstuetzt-lobauer-erklaerung.
 - (2021e). *Greenpeace-AktivistInnen besetzen seit 24 Stunden Wiener Rathaus*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210924_OTS0016/greenpeace-aktivistinnen-besetzen-seit-24-stunden-wiener-rathaus.
 - (2021f). *Greenpeace-Analyse: Lobau-Autobahn zerstört 178 Hektar der besten Böden Österreichs*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211130_OTS0005/greenpeace-analyse-lobau-autobahn-zerstoert-178-hektar-der-besten-boeden-oesterreichs.
 - (2021g). *Greenpeace-Führung am Stadtwanderweg 13 zeigt Bevölkerung Gefahren durch Lobautunnel auf*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211026_OTS0059/greenpeace-fuehrung-am-stadtwanderweg-13-zeigt-bevoelkerung-gefahren-durch-lobautunnel-auf.
 - (2021h). *Greenpeace: Klimacheck für Autobahn-Bauprojekte ist Reißleine für den Klimaschutz*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210701_OTS0266/greenpeace-klimacheck-fuer-autobahn-bauprojekte-ist-reissleine-fuer-den-klimaschutz.
 - (2021i). *Greenpeace: Neuer Stadtwanderweg 13 beleuchtet Gefahren durch Lobautunnel*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211021_OTS0068/greenpeace-neuer-stadtwanderweg-13-beleuchtet-gefahren-durch-lobautunnel.
 - (2021k). *Lobau-Autobahn-Protest: Greenpeace-AktivistInnen besetzen Wiener Rathaus*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210923_OTS0012/lobau-autobahn-protest-greenpeace-aktivistinnen-besetzen-wiener-rathaus.
 - (2021l). *Rathaus-Besetzung: Greenpeace gibt Bürgermeister Ludwig letzte Chance sich KlimaschützerInnen zu stellen*. URL: <https://www.ots.at/presseaussendung/>

- OTS_20210924_OTS0067/rathaus-besetzung-greenpeace-gibt-buergermeister-ludwig-letzte-chance-sich-klimaschuetzerinnen-zu-stellen.
- Greenpeace Österreich (2021m). *Rathausbesetzung: Greenpeace legt Lobau-Faktencheck vor*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210923_OTS0148/rathausbesetzung-greenpeace-legt-lobau-faktencheck-vor.
- Grüne Wien (2021a). *Grüne Donaustadt halten Informationsveranstaltungen zur Stadtstraße ab*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211019_OTS0077/gruene-donaustadt-halten-informationsveranstaltungen-zur-stadtstrasse-ab.
- (2021b). *Grüne Stark/Sequenz: Schluss mit Steuermillionen für Fake News Autobahnkampagne*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211029_OTS0100/gruene-starksequenz-schluss-mit-steuermillionen-fuer-fake-news-autobahnkampagne.
- (2021c). *Grüne Wien/Aslan, Ellensohn: Rote Allmachtsfantasien gegen Kritiker:innen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211006_OTS0139/gruene-wienaslan-ellensohn-rote-allmachtsfantasien-gegen-kritikerinnen.
- (2021d). *Grüne Wien/Kraus zu ASFINAG Evaluierung: Klima-Blockade durch Rot-Pinke Stadtregierung*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210702_OTS0104/gruene-wienkraus-zu-asfinag-evaluierung-klima-blockade-durch-rot-pinke-stadtregierung.
- (2021e). *Grüne Wien/Kraus zu Lobautunnel: Bürgermeister Ludwig soll Vizebürgermeister Wiederkehr folgen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210721_OTS0078/gruene-wienkraus-zu-lobautunnel-buergermeister-ludwig-soll-vizebuergermeister-wiederkehr-folgen.
- (2021f). *Grüne Wien/Kraus, Pühringer zu neuer Lobau-Kampagne: „Grüner Klimakampf geht weiter“*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211111_OTS0105/gruene-wienkraus-puehringer-zu-neuer-lobau-kampagne-gruener-klimakampf-geht-weiter.
- (2021g). *Grüne Wien/Sequenz, Orgler: Stadtregierung will betonierte Fakten schaffen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210815_OTS0009/gruene-wiensequenz-orgler-stadtregierung-will-betonierte-fakten-schaffen.
- (2021h). *Grüne Wien/Sequenz, Stark kritisieren Beschleunigung beim Bau der Stadtstraße durch Bauarbeiten in der Nacht und am Wochenende*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211116_OTS0122/gruene-wiensequenz-stark-kritisieren-beschleunigung-beim-bau-der-stadtstrasse-durch-bauarbeiten-in-der-nacht-und-am-wochenende.

- (2021i). *Grüne Wien/Sequenz, Stark: Stadt Wien genehmigt Teilabschnitt der Lobauautobahn*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210602_OTS0056/gruene-wiensequenz-stark-stadt-wien-genehmigt-teilabschnitt-der-lobauautobahn.
- (2021j). *Grüne Wien/Sequenz: Lobauautobahn bringt keine Entlastung der Südosttangente*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210728_OTS0106/gruene-wiensequenz-lobauautobahn-bringt-keine-entlastung-der-suedosttangente.
- Lobaubleibt! (2021a). *Presseaussendung: 100 Aktivist:innen blockieren Bau der Stadtautobahn*. URL: <https://lobaubleibt.at/presseaussendung-100-aktivistinnen-blockieren-bau-der-stadtautobahn/>.
- (2021b). *Presseaussendung: 70 Aktivist:innen blockieren Bau der Stadtautobahn*. URL: <https://lobaubleibt.at/presseaussendung-70-aktivistinnen-blockieren-bau-der-stadtautobahn/>.
- (2021c). *Presseaussendung: Besetzer:innen richten Lohnausfallfonds für Arbeitende ein*. URL: <https://lobaubleibt.at/presseaussendung-besetzerinnen-richten-lohnausfallfonds-fuer-arbeitende-ein/>.
- (2021d). *Presseaussendung: Klimaaktivist:innen schlagen Zelte auf Lobau-Bustelle auf*. URL: <https://lobaubleibt.at/presseaussendung-klimaaktivistinnen-schlagen-zelte-auf-lobau-bustelle-auf/>.
- NEOS Wien (2021). *NEOS Wien/Pipal-Leixner: Grüne wettern bei Stadtstraße gegen eigenes Projekt*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210428_OTS0190/neos-wienpipal-leixner-gruene-wettern-bei-stadtstrasse-gegen-eigenes-projekt.
- ÖVP Wien (2021a). *Jungnickel/Kieslich zu Wiederkehr: Realisierung des Lobau-Tunnels für Wien alternativlos*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210721_OTS0073/jungnickelkieslich-zu-wiederkehr-realisierung-des-lobau-tunnels-fuer-wien-alternativlos.
- (2021b). *Jungnickel/Kieslich: Der Lobautunnel ist alternativlos – Lobautunnel jetzt!* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210324_OTS0126/jungnickelkieslich-der-lobautunnel-ist-alternativlos-lobautunnel-jetzt.
- (2021c). *Jungnickel/Kieslich: Mittel für Stadtstraße freigegeben – Lobautunnel kann kommen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210415_OTS0165/jungnickelkieslich-mittel-fuer-stadtstrasse-freigegeben-lobautunnel-kann-kommen.
- (2021d). *Jungnickel/Kieslich: Stadtstraße wichtige Voraussetzung für Verkehrsentslastung in der Stadt*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210414_

- OTS0070 / jungnickelkieslich - stadtstrasse - wichtige - voraussetzung - fuer - verkehrsentlastung-in-der-stadt.
- ÖVP Wien (2021e). *Jungnickel/Wölbitsch: Lobau-Tunnel Baustopp ist realitätsfremd!* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210702_OTS0082/jungnickelwoelbitsch-lobau-tunnel-baustopp-ist-realitaetsfremd.
- (2021f). *Jungnickel/Wölbitsch: Wichtiger Schritt für Baustart von Lobautunnel gesetzt.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210811_OTS0046/jungnickelwoelbitsch-wichtiger-schritt-fuer-baustart-von-lobautunnel-gesetzt.
- (2021g). *Kieslich ad S1-Lückenschluss/Lobautunnel: Ludwig muss für den nötigen Druck sorgen.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211125_OTS0134/kieslich-ad-s1-lueckenschlusslobautunnel-ludwig-muss-fuer-den-noetigen-druck-sorgen.
- (2021h). *Kieslich: Alle Vorbereitungsarbeiten für S1 und Lobautunnel sind zu begrüßen.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210812_OTS0063/kieslich-alle-vorbereitungsarbeiten-fuer-s1-und-lobautunnel-sind-zu-begrueßen.
- (2021i). *Kieslich: S1-Lückenschluss samt Lobautunnel ist alternativlos.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211028_OTS0110/kieslich-s1-lueckenschluss-samt-lobautunnel-ist-alternativlos.
- (2021j). *Kieslich: Stadtstraße ist essentieller Baustein am Weg zum Lobautunnel!* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210428_OTS0202/kieslich-stadtstrasse-ist-essentieller-baustein-am-weg-zum-lobautunnel.
- (2021k). *Wölbitsch: Lobau-Tunnel ist wesentliches Infrastrukturprojekt für Wien.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210224_OTS0188/woelbitsch-lobau-tunnel-ist-wesentliches-infrastrukturprojekt-fuer-wien.
- SPÖ Wien (2021a). *Erich Valentin (SPÖ): Stadtastraße - Grünes Infrastrukturministerium übernimmt rund 50 Prozent der Gesamtkosten.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210415_OTS0171/erich-valentin-spo-e-stadtastrasse-gruenes-infrastrukturministerium-uebernimmt-rund-50-prozent-der-gesamtkosten.
- (2021b). *Erich Valentin (SPÖ): Stadtstraße entlastet Wohngebiete.* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210804_OTS0135/erich-valentin-spo-e-stadtstrasse-entlastet-wohngebiete.
- (2021c). *Valentin (SPÖ) an Sequenz (Grüne): Genieren Sie sich eigentlich nicht?* URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210922_OTS0095/valentin-spo-e-an-sequenz-gruene-genieren-sie-sich-eigentlich-nicht.
- (2021d). *Valentin (SPÖ) zur Nordostumfahrung: 77.000 Autos täglich weniger auf der Tangente! Lobau bleibt!** URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_

- 20210923_OTS0188/valentin-spoer-zur-nordostumfahrung-77000-autos-taeglich-weniger-auf-der-tangente-lobau-bleibt.
- (2021e). *Valentin ad Sequenz: Nordostumfahrung bringt massive Entlastung für die Millionenstadt – Vassilakou-Studie spricht klare Sprache*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210728_OTS0127/valentin-ad-sequenz-nordostumfahrung-bringt-massive-entlastung-fuer-die-millionenstadt-vassilakou-studie-spricht-klare-sprache.
 - (2021f). *Valentin: Meinungsfreiheit ja – Rechtsbruch nein*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210923_OTS0089/valentin-meinungsfreiheit-ja-rechtsbruch-nein.
 - (2021g). *Valentin/ Nevriy zu Stadtstraße: Immer gesprächsbereit*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210916_OTS0203/valentin-nevriy-zu-stadtstrasse-immer-gespraechsbereit.
- VIRUS (2021a). *Anachronismus: Wiener Landesregierung beschließt Stadtstraßen-Änderungsbescheid*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211117_OTS0104/anachronismus-wiener-landesregierung-beschliesst-stadtstrassen-aenderungsbescheid.
- (2021b). *Desinformation zu Autobahnbau von Klimaversagerin Köstinger, Wirtschaftskammer und ÖAMTC*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210728_OTS0116/desinformation-zu-autobahnbau-von-klimaversagerin-koestinger-wirtschaftskammer-und-oeamtc.
 - (2021c). *Lobauautobahn Versammlung– Magistrats-Desinformation mit schwerer Schlagseite*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210323_OTS0092/lobauautobahn-versammlung-magistrats-desinformation-mit-schwerer-schlagseite.
 - (2021d). *Lobautunnel & Co: Argumentationsschwache Stadt Wien flutet Medien mit Verdummungs-Inseraten*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211014_OTS0111/lobautunnel-co-argumentationsschwache-stadt-wien-flutet-medien-mit-verdummungs-inseraten.
 - (2021e). *Lobautunnel: VIRUS stellt Falschmeldungen richtig*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210719_OTS0109/lobautunnel-virus-stellt-falschmeldungen-richtig.
 - (2021f). *Lobautunnel: Wiener Stadtgründen sorgen für Kopfschütteln*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210703_OTS0016/lobautunnel-wiener-stadtgruenden-sorgen-fuer-kopfschuetteln.
 - (2021g). *Lobautunnel: Wirtschaftskammer operiert mit themenverfähltem Rechtsgutachten und Fantasiozahlen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_

- 20210726_OTSO037/lobautunnel-wirtschaftskammer-operiert-mit-themenverfuehltem-rechtsgutachten-und-fantasiezahlen.
- VIRUS (2021h). *Lobautunnel& Co: Klimaschuetzer kritisieren Kanzler Kurz*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210712_OTSO049/lobautunnel-co-klimaschuetzer-kritisieren-kanzler-kurz.
- (2021i). *Rehm zu Bgm. Ludwig: Lobautunnel-Pruefungen sind nicht abgeschlossen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210708_OTSO093/rehm-zu-bgm-ludwig-lobautunnel-pruefungen-sind-nicht-abgeschlossen.
 - (2021j). *Rehm zu NÖ-Landesrat und Autobahnen: Schleritzko pervertiert Rechtssicherheit*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210708_OTSO128/rehm-zu-noe-landesrat-und-autobahnen-schleritzko-pervertiert-rechtssicherheit.
 - (2021k). *Rehm: Sima wiederholt bei Seestadt unwahre Straßen-Stereotypen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210716_OTSO150/rehm-sima-wiederholt-bei-seestadt-unwahre-strassen-stereotypen.
 - (2021l). *S1 Lobauautobahn: nach drei Tagen endete Wasserrechtsverhandlung am Donnerstag*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210507_OTSO136/s1-lobauautobahn-nach-drei-tagen-endete-wasserrechtsverhandlung-am-donnerstag.
 - (2021m). *S1 Spange Seestadt: Bundesverwaltungsgericht wird Ludwig-Bescheid ueberpruefen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210714_OTSO048/s1-spange-seestadt-bundesverwaltungsgericht-wird-ludwig-bescheid-ueberpruefen.
 - (2021n). *S1-Lobau vor Verhandlung am BVwG: Teilerfolge fuer Beschwerden - Stueckelung problematisch*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210226_OTSO098/s1-lobau-vor-verhandlung-am-bvwg-teilerfolge-fuer-beschwerden-stueckelung-problematisch.
 - (2021o). *Umweltbewegung und Wissenschaft praesentierten "Lobauer Erklaerung"*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211005_OTSO109/umweltbewegung-und-wissenschaft-praesentierten-lobauer-erklaerung.
 - (2021p). *Umweltorganisation VIRUS unterstuetzt weltweiten Klimastreik*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210319_OTSO070/umweltorganisation-virus-unterstuetzt-weltweiten-klimastreik.
 - (2021q). *Umweltorganisation VIRUS unterstuetzt weltweiten Klimastreik am 24.9.2021*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210922_OTSO137/umweltorganisation-virus-unterstuetzt-weltweiten-klimastreik-am-2492021.
 - (2021r). *VIRUS kontert ÖAMTC: Lobauautobahn braehte mehr Verkehr, Emissionen und Stau*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210706_OTSO128/

- virus - kontert - oeamt - lobautobahn - braechte - mehr - verkehr - emissionen - und - stau.
- (2021s). *VIRUS korrigiert Desinformation von Sima und Ludwig zu Lobautunnel*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210706_OTS0090/virus-korrigiert-desinformation-von-sima-und-ludwig-zu-lobautunnel.
 - (2021t). *VIRUS zu SStadtstraße": Hunderte Millionen für Stadtautobahn unverantwortliches Abenteuer*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210428_OTS0164/virus-zu-stadtstrasse-hunderte-millionen-fuer-stadtautobahn-unverantwortliches-abenteuer.
 - (2021u). *VIRUS zu Gewessler-Evaluierung: Kafeesudler versuchen, Rechnung ohne Wirtin zu machen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211130_OTS0191/virus-zu-gewessler-evaluierung-kafeesudler-versuchen-rechnung-ohne-wirtin-zu-machen.
 - (2021v). *VIRUS zu Klima und Altbetonzeit: Kanzler Kurz möge nicht von Intelligenz sprechen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210722_OTS0060/virus-zu-klima-und-altbetonzeit-kanzler-kurz-moege-nicht-von-intelligenz-sprechen.
 - (2021w). *VIRUS zu Klimademo: Lobautunnel& Co obsolet - Ende der Altbetonzeit Gebot der Stunde*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210702_OTS0048/virus-zu-klimademo-lobautunnel-co-obsolet-ende-der-altbetonzeit-gebot-der-stunde.
 - (2021x). *VIRUS zu Lobau-Inseratenskandal: Wiener Stadtregierung wärmt Falschinformationen aus Mahnwachezeiten auf*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211102_OTS0104/virus-zu-lobauinseratenskandal-wiener-stadtregierung-waermt-falschinformationen-aus-mahnwachezeiten-auf.
 - (2021y). *VIRUS zu Lobautunnel: Wasserrechtsbescheide nicht rechtskräftig Verfahren gehen in die nächste Instanz*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211012_OTS0080/virus-zu-lobautunnel-wasserrechtsbescheide-nicht-rechtskraeftig-verfahren-gehen-in-die-naechste-instanz.
 - (2021z). *VIRUS zu S1 Lobautunnel, S8, S34 & Co: "Klimakiller" Kurz auf Seite des "Landeshauptmann-Tollhauses"*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210709_OTS0140/virus-zu-s1-lobautunnel-s8-s34-co-klimakiller-kurz-auf-seite-des-landeshauptmann-tollhauses.
 - (2021aa). *VIRUS zu S1: Lobautunnel-Baustart nicht möglich - alle Materiengenehmigungen fehlen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210811_

OTS0080/virus-zu-s1-lobautunnel-baustart-nicht-moeglich-alle-materiengenehmigungen-
fehlen.

- VIRUS (2021ab). *VIRUS zu Seestadt: Sima will offenbar verfahrenen Karren absichtlich im Dreck stecken lassen*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210719_OTS0027/virus-zu-seestadt-sima-will-offenbar-verfahrenen-karren-absichtlich-im-dreck-stecken-lassen.
- (2021ac). *VIRUS zu Stadt Wien: Nach Stadtstraßen-Planungsfiasco folgt -Skandalbescheid*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211126_OTS0102/virus-zu-stadt-wien-nach-stadtstrassen-planungsfiasco-folgt-skandalbescheid.
- (2021ad). *VIRUS zu Stadtstraßen-Planungspleite - MA28 spielt "Haltet den Dieb"*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210518_OTS0073/virus-zu-stadtstrassen-planungspleite-ma28-spielt-haltet-den-dieb.
- (2021ae). *VIRUS: Klimaschädliche Stadtstraße Aspern wird zum Fass ohne Boden*. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210415_OTS0037/virus-klimaschaedliche-stadtstrasse-aspern-wird-zum-fass-ohne-boden.