

[KON]KLUSIO #12

Strategie der Verschleppung: Was die Ökologisierung bremst und wie wir den Diskurs zurückgewinnen

Am Beispiel der „Technologiefreude“

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Theoretischer und methodischer Hintergrund	4
2.1.	Theoretischer Hintergrund: Die Macht von Desinformation und Verschleppung	4
2.2.	Methodischer Hintergrund: Analysedesign und Begriffsauswahl	5
3.	Fallstudie: Wie Technologieoffenheit die Ökologisierung verschleppt	7
3.1.	Ursprung: Von Technologieneutralität zu Technologieoffenheit (1990er–2000)	7
3.2.	Erste Erwähnungen und Einzug in den Klimadiskurs (2001–2017)	8
3.3.	Mediale und klimapolitische Verankerung in Österreich (2018–2020)	9
3.4.	Realpolitischer Einfluss (2021–2025)	10
4.	Das Drehbuch der Verschleppung	15
5.	Das Handbuch der Gestaltung	17
6.	Fazit	19
7.	Literaturverzeichnis	20

1. Einleitung

Desinformation ist kein neues Phänomen – doch ihre Reichweite und Verbreitungsgeschwindigkeit haben in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Besonders betroffen ist der Klimadiskurs: Ob gefälschte Studien über die angebliche Harmlosigkeit von CO₂-Emissionen, irreführende Narrative rund um die Energie-Versorgungssicherheit oder das gezielte Ausspielen von Klimaschutz gegen wirtschaftliche Interessen – Falschinformationen und Verschleppungsstrategien prägen den öffentlichen Diskurs und beeinflussen damit die Wahrnehmung von Klimaschutz und Klimapolitik. Das hat reale Folgen: Wenn Debatten durch Desinformation verzerrt werden, verzögern sich politische Entscheidungen, effiziente Technologien setzen sich langsamer durch und notwendige Transformationsprozesse werden gebremst.

Dabei wird ein wesentliches Merkmal oft übersehen: Verschleppung beginnt zwar häufig gezielt, getrieben von wirtschaftlichen oder politischen Eigeninteressen, setzt sich aber fort, weil die verwendeten Begriffe und Narrative legitime Sorgen und Unsicherheiten instrumentalisieren. Viele, die diese Narrative wiederholen, tun das nicht aus Täuschungsabsicht. Durch diese unbeabsichtigte Mitläuferschaft wird strategische Verschleppung jedoch im politischen Diskurs verankert.

Das Ziel der vorliegenden Analyse ist es, diesen direkten und indirekten Weg der Verschleppung nachzuvollziehen. *Wie entsteht Verschleppung, wie wird sie eingesetzt, welche Interessen stecken dahinter und was bewirkt sie?* Um diese Mechanismen sichtbar zu machen, folgt die Analyse einem konkreten Fallbeispiel: dem Begriff *Technologieoffenheit*. Dieser hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wirkungsvollsten Verschleppungsbegriffe im Klimadiskurs, und hier vor allem in der Mobilitäts- und Energie-debatte, entwickelt. Ursprünglich als neutrales Konzept aus dem Regulierungsrecht entlehnt, wurde er zunehmend normativ aufgeladen und dient heute häufig dazu, wissenschaftlich fundierte Priorisierungen zu unterlaufen und klimapolitische Maßnahmen zu verzögern.

Aus dieser Fallstudie wird ein *Verschleppungs-Drehbuch* abgeleitet, das die Mechanismen hinter Verschleppungsnarrativen strukturiert sichtbar macht. Danach wird ein *Handbuch der Gestaltung* als Gegenstück entwickelt – ein konkreter Leitfaden dafür, wie chancenorientierte Kommunikation Verschleppung gezielt entgegenwirken und die Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen beschleunigen kann.

2. Theoretischer und methodischer Hintergrund

2.1. Theoretischer Hintergrund: Die Macht von Desinformation und Verschleppung

Desinformation und Verschleppung sind verwandte, aber eigenständige Konzepte. Desinformation bezeichnet die absichtliche Verbreitung falscher oder irreführender Informationen mit dem Ziel, Wahrnehmungen zu manipulieren und Entscheidungsprozesse zu beeinflussen (Wardle & Derakhshan, 2017). Verschleppung (auf Englisch: *delay*) hingegen beschreibt die gezielte Verzögerung notwendiger politischer Maßnahmen durch diskursive, institutionelle oder kommunikative Strategien. Diese können auch ohne den Einsatz falscher Informationen auskommen (Lamb et al., 2020). Dabei werden legitime Sorgen und Unsicherheiten selektiv betont, politische Kontroversen instrumentalisiert und konkurrierende gesellschaftliche Interessen gegeneinander ausgespielt. Gerade letzteres ist in demokratischen Systemen besonders heikel: Interessenskonflikte sind legitim, doch häufig werden sie strategisch genutzt, um evidenzbasierte Maßnahmen zu verzögern und Eigeninteressen durchzusetzen.

Im klimapolitischen Kontext verfolgt Verschleppung das Ziel, Klimaschutzmaßnahmen zu verzögern oder zu verhindern, um bestehende wirtschaftliche oder politische Strukturen und die damit verbundenen Eigeninteressen zu schützen. Konkret bedeutet das die Verzögerung von Dekarbonisierungsmaßnahmen – ob bei der Elektrifizierung des Verkehrssektors, dem Ausstieg aus Öl- und Gasheizungen oder dem Ausbau erneuerbarer Energien. Getragen wird Verschleppung vor allem von Akteur:innen, die vom Erhalt fossiler Technologien profitieren: fossile Industrien, branchennahe Interessensvertretungen oder politische Akteur:innen aus dem rechten bis konservativen Spektrum (Franta, 2022; [\[Kon\]textanalyse #7](#)). Ihr zentrales Instrument ist nicht offene Ablehnung von Klimaschutz, sondern das gezielte Säen von Unsicherheit und

Zweifel, um den Status quo zu erhalten und die Ökologisierung hinauszuzögern.

Lamb et al. (2020) identifizieren vier wiederkehrende Muster, nach denen Verschleppung im klimapolitischen Diskurs funktioniert und die in der Praxis auch kombiniert auftreten: Verantwortung wird auf andere politische Ebenen, Länder oder gesellschaftliche Gruppen abgeschoben und damit Handeln vertagt. Scheinlösungen werden propagiert – etwa ineffiziente Technologien in ungeeigneten Einsatzbereichen – während ordnungspolitische Maßnahmen pauschal abgelehnt werden. Klimaschutzmaßnahmen werden einseitig durch ihre Nachteile gerahmt, etwa als Bedrohung für den Wirtschaftsstandort oder die soziale Gerechtigkeit. Und schließlich wird Klimaschutz als grundsätzlich aussichtslos dargestellt, um Resignation zu erzeugen ([siehe \[Kon\]klusio #1](#)).

Dass diese Muster so wirksam sind, ist kein Zufall. Sie bedienen gezielt psychologische Mechanismen: Negative Botschaften werden stärker wahrgenommen, länger erinnert und als entscheidungsrelevanter bewertet als positive (*Negativity Bias*). Aussagen gewinnen unabhängig von ihrem Wahrheitsgehalt an Glaubwürdigkeit, je häufiger sie wiederholt werden (*Illusory Truth Effect*). Emotional aufgeladene Botschaften, die Angst oder Identifikation ansprechen, beeinflussen Urteile stärker als Fakten. Verschleppungsnarrative, die Verluste, Bedrohungen und Unsicherheiten ins Zentrum stellen, sind damit strukturell im Vorteil gegenüber sachlichen Gegenargumenten. Diese Mechanismen erklären nicht nur, warum Verschleppung wirkt – sondern auch, warum sie so schwer zu entkräften ist. Im *Drehbuch der Verschleppung* und im *Handbuch der Gestaltung* wird darauf aufgebaut.

Was die bisherige Forschung bisher weniger beleuchtet, ist, wie einzelne Begriffe und Narrative konkret entstehen, welche Akteur:innen sie prägen und vorantreiben, und wie sie sich schrittweise in medialen Debatten verankern, bis sie realpolitischen Einfluss erlangen. Und, wie daraus Gegenstrategien entwickelt werden können. Genau hier setzt die vorliegende Analyse an.

2.2. Methodischer Hintergrund:

Analysedesign und

Begriffsauswahl

Mit der vorliegenden Analyse werden die Mechanismen der Verschleppung im Klimadiskurs anhand einer zentralen Forschungsfrage untersucht: *Wie entsteht Verschleppung in klimapolitischen Debatten, wie und von wem wird sie aufgegriffen und verbreitet, und was bewirkt sie?*

Die Studie folgt einem dreiteiligen Aufbau. Eine qualitative Fallstudie rekonstruiert am Beispiel des Begriffs *Technologieoffenheit*, wie ein solcher Begriff entsteht, welche Akteursgruppen ihn prägen und wie er schrittweise politisch verankert wird. Darauf aufbauend werden die zugrunde liegenden Verschleppungsmechanismen analysiert und zu einem *Drehbuch der Verschleppung* verdichtet. Im dritten Schritt werden die gewonnenen Erkenntnisse genutzt, um ein *Handbuch der Gestaltung* zu entwickeln – ein konkreter Leitfaden dafür, wie chancenorientierte Kommunikation Verschleppung entgegenwirken und die Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen beschleunigen kann.

Die Fallstudie stützt sich auf drei Hauptquellen. Die OTS-Datenbank der Austria Presse Agentur bildet die primäre Grundlage: Sie archiviert österreichische Pressemitteilungen seit 1998 und ermöglicht damit eine systematische Analyse von Medien- und PR-Kommunikation über fast drei Jahrzehnte. Ergänzend wurden Entwicklungen im gesamten deutschsprachigen Raum anhand der WISO-Datenbank ausgewertet – einer wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fachdatenbank, die neben Medienquellen auch wissenschaftliche Publikationen, Markt- und Unternehmensinformationen umfasst. Als dritte Quelle dienen politische Dokumente aus dem Verzeichnis des österreichischen Parlaments – Gesetzestexte, Stellungnahmen, Regierungsprogramme, Anfragebeantwortungen und Sitzungsprotokolle –, um die politische Verankerung des Begriffs nachzuvollziehen. Die Analyse der Entstehungsgeschichte des Schlagworts *Technologieoffenheit* wurde durch wissenschaftliche Literatur ergänzt.

Vor der Fallstudie wurden mehrere Begriffe systematisch recherchiert und bewertet, um Verschleppungsmechanismen in der Klimapolitik zu analysieren. Dabei zeigte sich, dass der Begriff *Technologieoffenheit* besonders geeignet ist, denn der Begriff wirkt auf den ersten Blick wissenschaftlich fundiert und wertefrei, wird aber systematisch eingesetzt, um Brancheninteressen zu stärken und klimapolitische Priorisierungen zu unterlaufen. Er ist empirisch gut belegbar, weil er in Pressemitteilungen, politischen Dokumenten und Medienberichten über einen langen Zeitraum nachverfolgbar ist. Und er ist exemplarisch: Die Mechanismen hinter seiner Verwendung lassen sich auf andere Verschleppungsbegriffe übertragen.

Konkret zeigt sich das in zwei zentralen Debatten. In der Debatte zur Mobilitätswende wird der Begriff oft eingesetzt, um ineffiziente Technologien wie E-Fuels (etwa 13 % Wirkungsgrad¹) oder Wasserstoff (etwa 26 % Wirkungsgrad) im PKW-Verkehr zu fördern, obwohl Elektroautos (über 80 % Wirkungsgrad) deutlich effizienter sind (David et al., 2021). Es herrscht also ein breiter wissenschaftlicher Konsens über die effizienteste Technologie für die Ökologisierung des PKW-Verkehrs. Dennoch werden unter dem Deckmantel der *Technologieoffenheit* weitaus ineffizientere, teurere und schwerer verfügbare Technologien beworben, was die Nutzung von mit Diesel und Benzin betriebenen Autos verlängert und die Ausrollung der Elektromobilität verschleppt. Im Bereich privater Heizsysteme wird ebenso mit dem Versprechen einer künftigen (ineffizienten) Wasserstoffnutzung der Weiterbetrieb von Gas- und Ölheizungen gerechtfertigt, anstatt den Umstieg auf (effizientere) Wärmepumpen und erneuerbaren Strom zu beschleunigen.

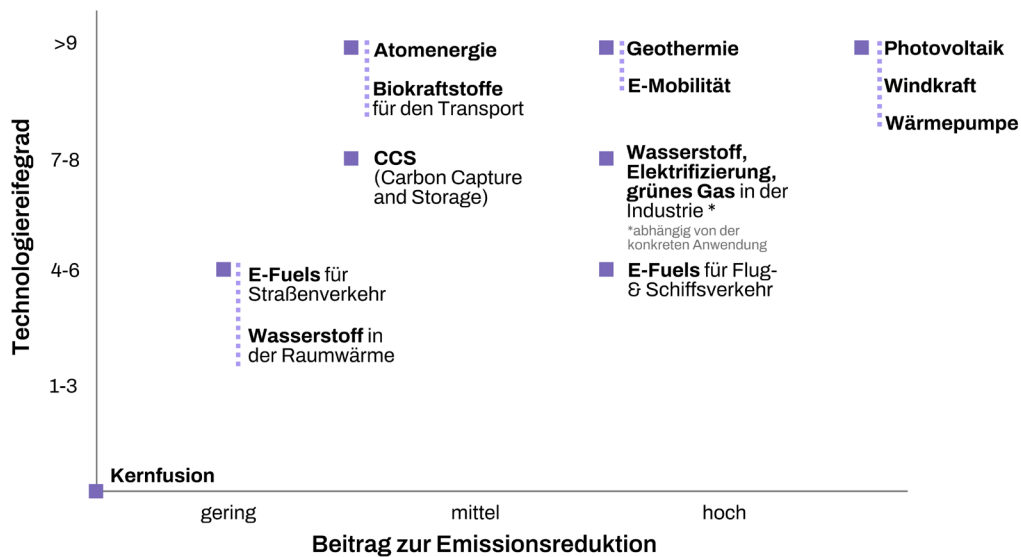
Zusätzlich zu unterschiedlichen Wirkungsgraden können Technologien auch aufgrund unterschiedlicher Reifegrade bewertet werden. Der Reifegrad gibt an, in welchem Stadium sich die Entwicklung der entsprechenden Technologie befindet (Manning, 2023). In einem frühen Stadium (Stufe 1–5) sind vor allem öffentlich finanzierte Forschung und Entwicklung

¹ Der Anteil der zugeführten Energie, der in tatsächlich nutzbare Energie umgewandelt wird. Ein Auto mit E-Fuels nutzt von 100 Einheiten Strom dementsprechend am Ende nur 13, der Rest geht bei der Produktion des Kraftstoffs und im Verbrenner verloren.

notwendig. Als marktreif gelten erst Technologien der Stufen 8–9. Diese sind bereit für die breite Anwendung, benötigen jedoch für ihre Durchsetzung häufig noch die passende Infrastruktur und gesetzliche Rahmenbedingungen (siehe [Kon]klusio #2). Grafik 1 zeigt den Reifegrad unterschiedlicher Technologien in Kombination mit ihrem Potenzial, Emissionen zu reduzieren. Wasserstoff für die Raumwärme und E-Fuels in der Mobilität weisen eine deutlich geringere Marktreife auf als Wärmepumpen und Elektromobilität. Der geringe Reifegrad, die Ineffizienz und die hohen Produktionskosten machen es notwendig, E-Fuels und Wasserstoff priorisiert ausschließlich dort einzusetzen, wo es kaum Alternativen gibt – etwa in der energieintensiven Industrie oder im Flugverkehr.

Technologieoffenheit verschleiert diese technischen und wissenschaftlichen Fakten und verzögert so notwendige klimapolitische Priorisierungen. Im nächsten Kapitel wird deshalb untersucht, wie der Begriff entstand, zweckentfremdet und emotional aufgeladen wurde, welche Akteursgruppen ihn prägten und welche Rolle er in klimapolitischen Debatten spielte.

Technologien für die Energiewende bereit zum Einsatz



Anmerkung: Diese Grafik zeigt den Technologiereifegrad und den Beitrag zur Emissionsreduktion bis 2030 der jeweiligen Technologie.
Quelle: Steininger et al. (2024), IEA (2020), IEA (2023), IPCC (2023), IAEA (2023), Rosenow (2024), angepasst durch KONTEXT

Grafik 1

Die Abbildung auf Seite 14 fasst die wichtigsten Punkte der gesamten Fallstudie zusammen.

3. Fallstudie: Wie Technologieoffenheit die Ökologisierung verschleppt

Der Begriff *Technologieoffenheit* gewann besonders in den letzten Jahren an Bedeutung. Eine Analyse der Nennungen in deutschsprachigen Medien (Deutschland, Österreich, Schweiz) zeigt, dass der Begriff erstmals vereinzelt ab den späten 1990er-Jahren auftauchte (WISO, 2026). Eine etwas häufigere Verwendung ist ab den späten 2010er-Jahren zu beobachten, während die Popularität erst in den vergangenen zehn und vor allem den vergangenen drei Jahren deutlich zunahm (siehe Grafik 2).

Die Treffer in der WISO-Datenbank stammen überwiegend aus Volltextartikeln der deutschsprachigen Tages- und Wochenpresse (87 %), wovon 81 % aus deutschen Quellen kommen. Rund elf Prozent der Treffer des Begriffs *Technologieoffenheit* sind Publikationen in Fachzeitschriften. In wissenschaftlichen Publikationen kommt der Begriff demnach deutlich seltener vor, sondern wird vorrangig in der medialen und politischen Kommunikation und von nicht-wissenschaftlichen Akteur:innen verwendet.

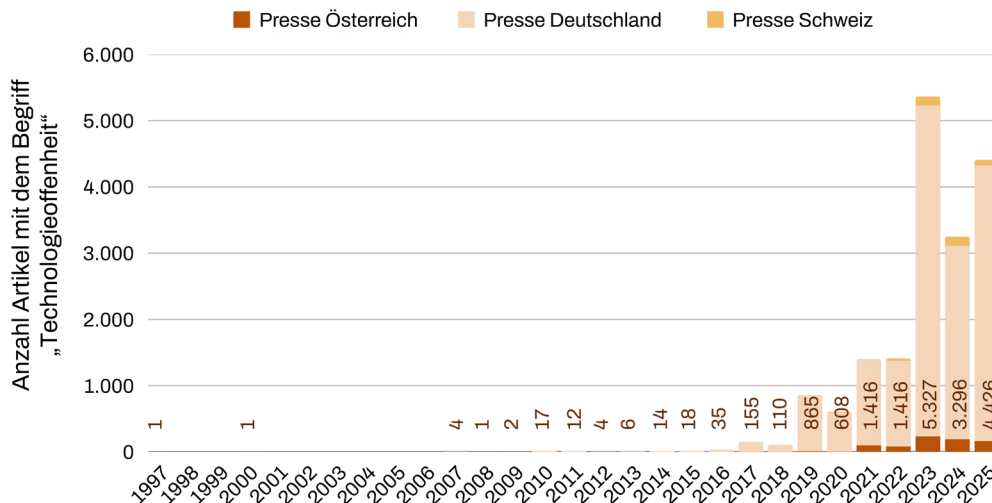
Betrachtet man die Nennungen in österreichischen Medien (knapp 800 Treffer zwischen 1996 und 2025), entfallen drei Viertel auf die vergangenen drei Jahre und nahezu alle (97 %) auf die letzten fünf Jahre. Das verdeutlicht die aktuelle Relevanz und mediale Durchdringung des Begriffs auch in Österreich.

3.1. Ursprung: Von Technologie-neutralität zu Technologieoffenheit (1990er–2000)

Der wichtigste begriffliche und diskursive Vorläufer von *Technologieoffenheit* ist die *Technologieneutralität*. *Technologieneutralität* beschreibt die Idee, dass der Staat innerhalb von Gesetzen, Förderungen und Vorgaben keine einzelne Technologie gegenüber einer anderen bevorzugen oder benachteiligen soll, sofern mehrere Optionen ein politisches Ziel gleichwertig effizient erreichen können (Europäische Kommission, 2026). Ziel ist ein fairer Wettbewerb, bei dem sich die effizientesten Lösungen, auf Basis aller relevanten volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen, ohne Marktverzerrungen durchsetzen (Agora Verkehrswende, 2020).

„Technologieoffenheit“ durchdringt die mediale Debatte

Artikel in deutschsprachigen Medien mit dem Verschleppungsbegriff steigen ab 2023 rasant



Anmerkung: Innerhalb aller Presse-Artikel in der WISO-Datenbank (1.1.1997 – 31.12.2025)

Quelle: WISO-Datenbank

Grafik 2

In diesem Zusammenhang tritt der Begriff *Technologieneutralität* auf EU-Ebene im Wettbewerbs-, Förderungs- und Regulierungsrecht auf und soll dort als Ordnungsprinzip zur Sicherung fairen Wettbewerbs dienen. Vor allem zu Beginn seiner Entstehung wurde der Begriff hauptsächlich in Zusammenhang mit Telekommunikation verwendet, wo er laut Maxwell & Bourreau (2014) in der EU ein Schlüsselprinzip in der Regulatorik einnahm, beispielsweise 1999 bei der Entwicklung neuer Rahmenbedingungen für die Liberalisierung des europäischen Telekommunikationsmarktes (Europäische Kommission, 1999).

Mit der konkreten Erwähnung von *technology neutrality* in der Telekommunikationsregulierung 2002, schien *Technologieneutralität* erstmals in einer konkreten EU-Gesetzgebung auf. Im deutschsprachigen Raum kam der Begriff in den späten 1990er- und frühen 2000er-Jahren die ersten Male vereinzelt vor, ebenfalls vorrangig in Zusammenhang mit den Themen Digitalisierung und Telekommunikation (Directive 2002/21/Ec). Er wurde dabei sowohl in politischen und administrativen Kontexten (z. B. Gesetzestexten, EU-Richtlinien, Regierungsdokumenten) als auch in Medienberichterstattung und wissenschaftlichen Publikationen verwendet (Ojanen, 2025; WISO, 2026).

Im Gegensatz zu *Technologieoffenheit* zielt *Technologieneutralität* darauf ab, die jeweils effizientesten technologischen Lösungen zu ermöglichen. Dabei spielen Wirkungsgrade und Reifegrade eine zentrale Rolle, weshalb der Begriff wissenschaftlich fundiert und unabhängig von Brancheninteressen wirkt. Er wird überwiegend neutral verwendet und gilt als präziser rechts- und ordnungspolitischer Terminus (Maxwell & Bourreau, 2014; WISO, 2026). *Technologieoffenheit* erschien im deutschsprachigen Raum etwa zeitgleich und in ähnlichen Kontexten (Telekommunikation, Digitalisierung). Ob der Begriff direkt von *Technologieneutralität* abgeleitet wurde, ist nicht eindeutig belegt. Aufgrund der anfänglich ähnlichen Verwendungszusammenhänge kann der Begriff jedoch als politisch und gesellschaftlich anschlussfähige Umdeutung interpretiert werden.

3.2. Erste Erwähnungen und Einzug in den Klimadiskurs (2001–2017)

Nur rund vier Prozent aller OTS-Nennungen und zwei Prozent aller WISO-Nennungen des Begriffs *Technologieoffenheit* passieren vor 2017. Gerade diese Anfangsphase ist jedoch entscheidend, um den Mechanismus der Etablierung des Begriffs und seine Verwendung im Zusammenhang mit der Verschleppung von politischen Maßnahmen zu verstehen.

Anfangs wurde *Technologieoffenheit* kaum im klimapolitischen Kontext verwendet. Die ersten vereinzelt Erwähnungen im deutschsprachigen Raum ab den frühen 2000er-Jahren betrafen Industrieabgaben in Deutschland (1997) oder die Digitalisierung des deutschen Finanzsystems und von Abfalltechnologien (2001). Die erste OTS-Aussendung behandelte die Ausschreibung zur Digitalisierung des LKW-Maut-Systems (2001). Damals nutzten Akteur:innen verschiedener politischer Lager den Begriff – etwa die Grünen in Deutschland 2002 – um die Förderung moderner Technologien in Unternehmen zu betonen. Zu diesem Zeitpunkt diente *Technologieoffenheit* also weder der Verschleppung noch stand sie explizit in Verbindung zur Klimadebatte.

Ab 2007 taucht *Technologieoffenheit* in deutschsprachigen Medien erstmals im Klimakontext auf und wird dort von Beginn an verschleppend eingesetzt. In Deutschland erscheint der Begriff zunächst in der Mobilitätsdebatte, als der Ölkonzern BP die Grenzen von Biosprit thematisierte, und in der Forderung eines CDU/CSU-Politikers nach einer „technologieoffenen und ideologiefreien Energiepolitik“, immer mit dem Ziel, fossile Technologien weiter zu forcieren. In Österreich erscheint *Technologieoffenheit* laut OTS-Datenbank erstmals 2010 im Klimakontext – in einer Aussendung der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) mit einem bis heute prägenden Narrativ: Die EU solle nicht nur auf E-Mobilität setzen, sondern auch Verbrennermotoren weiter nutzen (OTS, 2010).

Von Beginn an dient der Begriff *Technologieoffenheit* in der medialen Klimadebatte also vor

allem dazu, fossile Energieträger im Energiemix zu halten – etwa Verbrennermotoren, Öl- und Gasheizungen oder fossile Industriekraftwerke. Nur vereinzelt wird er ab seinen ersten Nennungen weiterhin in Bezug auf andere Themen (Digitalisierung, Breitband, Abfallbehandlung) oder im Klimadiskurs selbst differenziert verwendet, etwa wenn erneuerbare Energien oder wirtschaftliche Vorteile davon betont werden.

Ab 2015 wird *Technologieoffenheit* in österreichischen Medien fast ausschließlich im Klimadiskurs verwendet – und findet sehr früh Eingang in politische Dokumente. Laut Parlamentsverzeichnis taucht der Begriff erstmals 2006 in amtlichen Dokumenten auf, zunächst noch im Digitalisierungskontext, bezogen auf den Informationsaustausch zwischen Behörden im Rahmen des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes (AVG) (Bundeskanzleramt, 2006). Nach vereinzelten weiteren Nennungen zum Thema Digitalisierung fällt der Begriff in offiziellen politischen bzw. amtlichen Dokumenten laut dem Archiv des österreichischen Parlaments erst über zehn Jahre später wieder – und ab hier fast ausschließlich im Klimakontext: Der erste klimapolitische Bezug findet sich 2017 in einer Stellungnahme des Fachverbands der Gas- und Wärmeversorgungsunternehmen (FGW/WKO) zur Novelle des Ökostromgesetzes und Biogas-Technologieabfindungsgesetzes 2017, unter anderem: Eine künftige Förderstrategie müsse „marktnah, energieträgerneutral und technologieoffen sein“ (FGW/WKO, 2017). Noch im selben Jahr übernimmt das Regierungsprogramm Kurz I (ÖVP-FPÖ) den Begriff und verknüpft ihn mit Antriebsformen im Verkehr sowie Förderausgestaltungen (Parlament Österreich, 2018).

Gerade in politischen Dokumenten, die den Rahmen für die Zukunft setzen, wäre eine Fokussierung auf die jeweils effizientesten Technologien notwendig. Doch die unspezifische Forderung nach *Technologieoffenheit* lässt Raum für ineffiziente, teure und von Brancheninteressen geprägte Lösungen. Nur vereinzelt wird der Begriff neutral verwendet, etwa in einer Enquete der ÖVP, die im Jahr 2018 über die Aufhebung des IG-Luft-Hunderterters oder Parkgebühren für E-Autos diskutiert, um deren Marktdurchdringung zu fördern (Parlament Österreich, 2018).

3.3. Mediale und klimapolitische Verankerung in Österreich (2018–2020)

Mit der Klima- und Energiestrategie 2018 wird *Technologieoffenheit* erstmals in einem bundesweiten Strategiepapier verankert und entfaltet damit realpolitische Relevanz. Die Erwähnungen beziehen sich auf Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit bei der Erreichung der Dekarbonisierung, alternative Antriebsformen im Verkehr (E-Fuels, Wasserstoff/Brennstoffzelle) und Forschungsausgestaltung für verschiedene Sektoren. Dass Interessensvertretungen sich vorab aktiv um genau diese Verankerung bemüht hatten, zeigen OTS-Aussendungen der Jahre davor: Der FGW (WKO) plädiert mit Bezug auf die Klima- und Energiestrategie bereits 2016 mehrfach dafür, Erdgas im Energiemix langfristig beizubehalten: *„Österreichs Energiestrategie braucht Gas und Fernwärme. (...) Gas und Fernwärme werden als Partner der Erneuerbaren Energien auch in Zukunft eine zentrale Rolle im Energiesystem einnehmen. Sie sind Schlüssel für eine zuverlässige, nachhaltige und leistbare Energieversorgung“* (OTS, 2016). Auch die Mineralölindustrie fordert vor Veröffentlichung der Strategie und zu Zeiten der Koalitionsverhandlungen *Technologieoffenheit*: *„Jeder Energieträger – sowohl Öl, Gas als auch Erneuerbare – wird auch in Zukunft in den Sektoren Produktion, Verkehr und Raumwärme benötigt werden“* (OTS, 2017). Nach Veröffentlichung der Strategie etabliert sich ein Argumentationsmuster, das sich bis heute durchzieht. Fossile Energieträger werden mit vermeintlichen Co-Benefits verknüpft – Standortstärke, Wettbewerbsfähigkeit, Leistbarkeit, Versorgungssicherheit. Aussagen wie *„Mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten sind Erdgas und Fernwärme Garanten für eine zuverlässige, saubere und effiziente Energieversorgung und stehen für einen bezahlbaren und schnellen Klimaschutz“* (OTS, 2016) oder *„Heizen mit Öl steht neben Wirtschaftlichkeit längst auch für umweltbewusste und klimaschonende Wärmeversorgung“* (OTS, 2018a; ähnlich auch OMV zu CO₂-armen Erdgas: OTS, 2018b) reihen sich dabei in Verschleppungsnarrative ein, die teils in offener Desinformation münden: Fossile Energieträger können naturwissenschaftlich nicht klimaschonend sein, weil ihre Verbrennung

immer Treibhausgase erzeugt. Zusätzlich zeigen vor allem die Dynamiken der letzten Jahre, dass die geopolitische Abhängigkeit Länder wie Österreich erpressbar macht, die Versorgung gefährdet und Wirtschaft und Haushalten massiven Preisschocks aussetzt (siehe [\[Kon\]klusio #3](#)).

Zugleich wird *Technologieoffenheit* in dem Zusammenhang als Gegenspieler von „starrten Verboten und Vorgaben“ oder „Verbotskultur“ dargestellt (OTS, 2017, 2018c). Dieses pauschale Ablehnen regulatorischer Vorgaben erschwert eine marktgerechte Ökologisierung. Fossile Energieträger und Technologien (Verbrennermotoren, Gas- und Ölheizungen, Industrieöfen) verfügen über einen jahrzehntelangen infrastrukturellen Vorsprung: Gas- und Ölleitungen sowie Tankstellennetze sind etabliert, während etwa flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die entsprechende Strombereitstellung erst aufgebaut werden. Ohne politische Rahmenbedingungen bestehen daher immer strukturelle Wettbewerbsvorteile für fossile Technologien, die bestehende Marktverzerrungen fortschreiben. Diese ungleichen Ausgangsbedingungen können durch regulatorische Maßnahmen (z. B. den verpflichtenden Ausbau erneuerbarer Energien oder das Auslaufen der Neuzulassung von Verbrennungsmotoren) sowie durch marktbasierende Anreize adressiert werden. Ohne solche Instrumente wird die Durchsetzung sauberer Zukunftstechnologien erheblich verzögert.

3.4. Realpolitischer Einfluss (2021–2025)

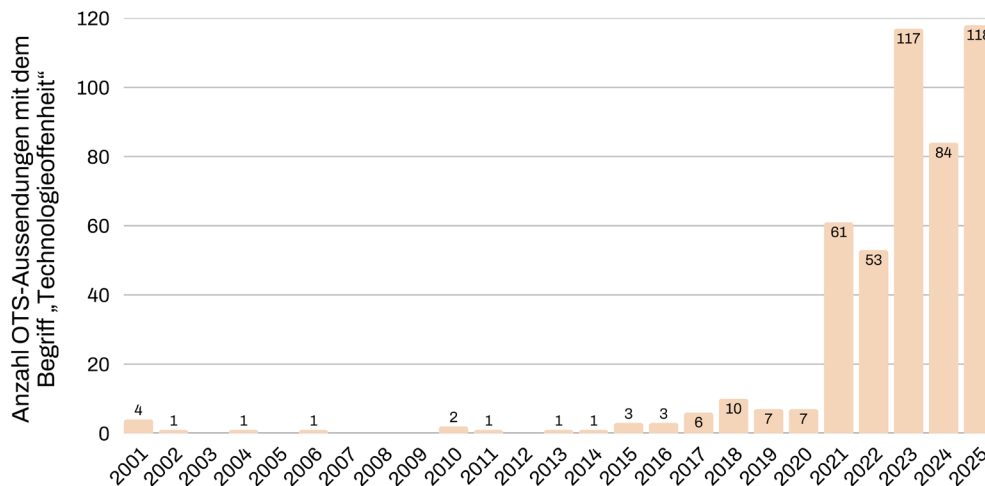
Das Jahr 2021 markiert den Durchbruch des Begriffs im medialen und politischen Diskurs in Österreich (siehe Grafik 3). Er wird zum Schlüsselbegriff vor allem in der Mobilitätsdebatte, und erstarkt vor allem durch Interessensvertretungen und Politiker:innen. Auslöser ist unter anderem das klimapolitisch bedeutsame EU-Paket „Fit for 55“, das 2021 vorgestellt wird (der Beschluss folgt 2023). Neben konkreten Klimazielen (55 % weniger Treibhausgase bis 2030) enthält es das viel diskutierte Abgasende bis 2035. Interessensvertretungen reagieren prompt: Die Industriellenvereinigung

fordert „technologieoffene Forschung und Entwicklung für den Standort“ (OTS, 2021a). Der ÖAMTC erklärt, Klimaziele seien mit einem „Elektro-only-Ansatz“ nicht erreichbar: Es gäbe nicht genügend E-Autos auf Österreichs Straßen, weshalb auch E-Fuels für ein klimafreundliches Weiterverwenden von Verbrennermotoren notwendig wären (OTS, 2021b). Gleichzeitig wird die „eFuel Alliance“ gegründet – eine branchenübergreifende Interessenvertretung, die sich für die industrielle Erzeugung und Nutzung von synthetischen Kraftstoffen (eFuels) einsetzt und die Mobilitätsdebatte in den darauffolgenden Jahren massiv beeinflussen wird. Dass E-Fuels und Wasserstoff aufgrund ihrer geringen Wirkungsgrade im PKW-Verkehr keine sinnvolle Lösung darstellen, ist zu diesem Zeitpunkt bereits wissenschaftlicher Konsens. Ebenfalls ist absehbar, dass beide Treibstoffe für den breiten Einsatz zu teuer und nicht in ausreichender Menge vorhanden sein werden, was nahelegt, dass der Einsatz für *Technologieoffenheit* in diesem Bereich realpolitisch vor allem den Einsatz für die Fortführung der Nutzung von Diesel und Benzin bedeutet.

Ab 2021 wird *Technologieoffenheit* politisch gefestigt, zunehmend normativ aufgeladen und mit dem gleichzeitigen vermeintlichen Bekenntnis zu Klimazielen kombiniert. Die Klimakrise ist nach dem Erstarken der Klimabewegung im medialen Diskurs angekommen und neben dem „Fit for 55“-Paket bilden sich weitere politische Antworten auf EU- und nationaler Ebene heraus. Das Klimavolksbegehren beispielsweise, das im Vorjahr fast 400.000 Unterschriften sammeln konnte, wird 2021 im Parlament behandelt. Die darin enthaltenen Forderungen im Mobilitätsbereich werden ebenso mit *Technologieoffenheit* abgewogen: „Es sei notwendig, beim Verkehrssektor nicht in eine Technologiesackgasse zu laufen“ (OTS, 2021d). Auch der Beschluss des Erneuerbaren-Ausbau-Gesetzes im selben Jahr verursacht Reaktionen in ähnlicher Tonalität: „Wir brauchen keine Verzögerung von Verfahren. (...) Das verlangt ein Vorgehen ohne ideologische Scheuklappen und *Technologieoffenheit*“ (OTS, 2021e). Immer häufiger wird in den Aussendungen *Technologieoffenheit* mit positiv besetzten Begriffen wie „ideologiefrei“, „marktoffen“ oder „unbürokratisch“ gleichgesetzt.

„Technologieoffenheit“ setzt sich im österreichischen Diskurs fest

Ab 2021 nehmen Erwähnungen des Verschleppungsbegriffs in österreichischen Presseaussendungen rasant zu



Anmerkung: Innerhalb aller öffentlich zugänglichen OTS-Aussendungen auf ots.at (1.1.1998 – 31.12.2025)

Quelle: ots.at

Grafik 3

Damit werden wissenschaftlich fundierte Forderungen – etwa der Fokus auf effiziente Technologien oder einen Mix aus Regulierung und Marktmechanismen – pauschal delegitimiert. Zudem wird unterstellt, dass neue Technologien wie E-Fuels oder Wasserstoff weniger bürokratischen Aufwand verursachen als die Skalierung marktreifer Lösungen. Doch gerade die Erzeugung und Infrastrukturplanung für E-Fuels oder Wasserstoff erfordert massive Investitionen und regulatorische Anpassungen.

Gleichzeitig zur normativen Aufladung der politischen Debatte werden die Folgen der Klimakrise wissenschaftlich immer deutlicher sichtbar, wie der 6. Sachstandsbericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) verdeutlicht (IPCC, 2023). Infolgedessen stellen Interessensvertretungen und Parteien ihren Aussendungen vermehrt ein Bekenntnis zur Klimaneutralität voran – um danach Technologien und Maßnahmen zu fordern, die klimapolitische Maßnahmen delegitimieren oder Klimaschutz relativieren.

Nach 2021 verhärtet sich die Debatte vor allem im Mobilitätssektor, ohne sich inhaltlich weiterzuentwickeln. Tonalität, Themen und Argumente bleiben dabei weitgehend gleich und

werden wiederholt eingesetzt. In mehr als der Hälfte aller OTS-Aussendungen wird *Technologieoffenheit* im Zusammenhang mit der Mobilitätsdebatte verwendet – mit dem klaren Ziel, Verbrennermotoren am Markt zu halten. Interessensvertretungen wie die eFuel Alliance setzen sich mit unterschiedlichen Strategien gegen das Abgasende 2035 ein, indem sie beispielsweise vermeintliche Gegensätze gegeneinander ausspielen („*Besser eFuels aus Ökostrom als E-Autos mit Atomstrom*“) oder vor Abhängigkeiten im E-Mobilitätsbereich warnen, ohne die bestehenden massiven Abhängigkeiten und Unsicherheiten durch den Import von Öl und Gas zu erwähnen (OTS, 2023a). Das EU-Abgasende 2035 bleibt das zentrale Mobilitätsthema. ÖVP, FPÖ, Unternehmen im Automobilbereich und viele verschiedene Interessensvertretungen nehmen dagegen Stellung, mit scharfer Kritik vor dem ersten Beschluss im Jahr 2023 und Lob bei der Aufweichung der Ziele im Jahr 2025 („*EU lenkt beim Verbrenner ein*“) (OTS, 2025a)). Das starke Lobbying gegen E-Mobilität im Verkehrssektor spiegelt sich 2024 in einem Volksbegehren mit dem Titel „Kein Elektroauto-Zwang“ wider, veranlasst vom Team Kärnten, einer Partei im Kärntner Landtag.

Abseits der Mobilität wird der Begriff zunehmend allgemein und inhaltslos verwendet – als unspezifische Forderung ohne konkrete politische Substanz. Dabei werden oft potenziell andere Zugänge pauschal delegitimiert („Für mehr Rationalität in der Klimapolitik“ (OTS, 2024c). oder der Begriff als Notwendigkeit für Wirtschaft und Industrie etabliert: „Wirtschaft und Industrie würden (...) Versorgungssicherheit, Technologieoffenheit und infolge leistbare Energiepreise benötigen, um weiter wettbewerbsfähig zu bleiben“ (OTS, 2025b). Mit 13 Prozent aller OTS-Aussendungen zur *Technologieoffenheit* nimmt die ÖVP eine beachtliche Rolle im Diskurs und mit der durchgehenden Regierungsbeteiligung auch eine realpolitisch wichtige Funktion ein. Sie etabliert in diesem Zusammenhang zunehmend die Narrative „Umweltschutz mit Hausverstand“ und „Anreize statt Verbote“. Damit werden ordnungspolitische Maßnahmen im Klimaschutzbereich zunehmend delegitimiert. Der Ausstieg aus Gas- und Öl-Heizungen nimmt wenig Raum in der gesamten *Technologieoffenheits*-Debatte ein (gemessen an den OTS-Aussendungen). Die „Allianz für Grünes Gas“ lobt jedoch das deutsche Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Vorbild, wonach aufgrund von *Technologieoffenheit* neue Öl- und Gasheizungen weiterhin erlaubt bleiben sollten (OTS, 2023b). Weitere Interessensvertretungen kritisieren aus denselben Gründen das Verbot von Gasheizungen im Neubau, oder fordern „*Technologieoffenheit gegenüber allen Energieträgern zur Wärmebereitstellung*“ (OTS, 2024b).

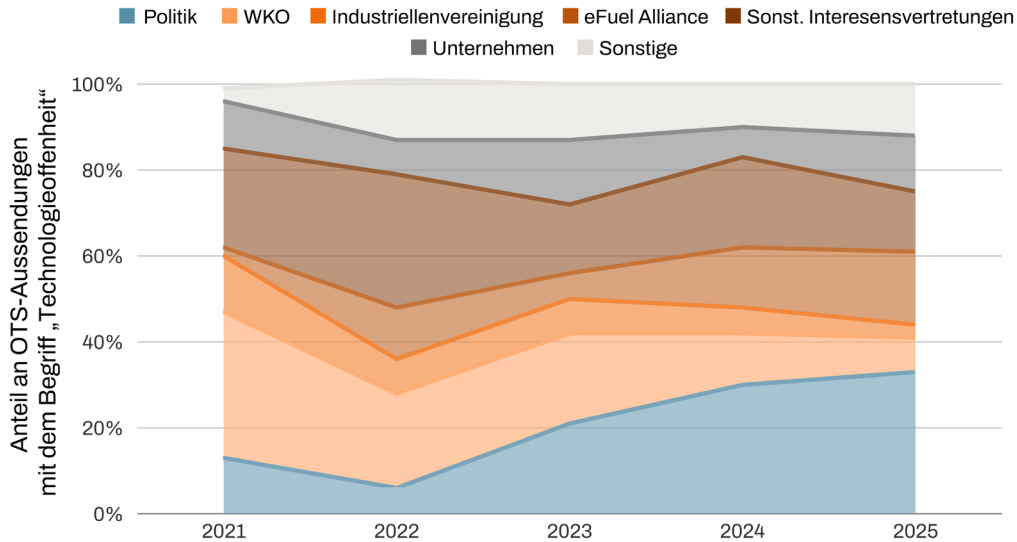
Kritische Einordnungen zum Thema *Technologieoffenheit* bleiben über die gesamte Debatte hinweg Einzelfälle. Nur drei Prozent aller OTS-Aussendungen setzen sich kritisch mit dem Begriff auseinander. Auf die Mobilitätsdebatte bezogen sagen die Grünen etwa: „Wir können nicht Wasserstoff, den die VOEST dringend brauchen wird, im PKW verpulvern [...]. Niemand stellt die *Technologieoffenheit* grundsätzlich in Frage. Wir werden alle Zukunftstechnologien brauchen, um Österreichs Klimaziele zu erreichen. Auch den Kammervertretern muss mittlerweile klar sein, dass es für Batterie-Elektrik, Wasserstoffantriebe und E-Fuels jeweils Einsatzbereiche gibt, in denen

diese Energieträger gebraucht werden“ (OTS, 2021c). Auch wird vereinzelt die Ungenauigkeit der EU-Vorgaben zum Abgasende 2035 kritisiert: „Diese verfehlte Show-Politik gefährdet erst recht den Industriestandort. Anstatt sich ernsthafte Strategien zu überlegen, wird Wortklauberei über den Begriff ‚*Technologieoffenheit*‘ betrieben. Das ist eine wirtschaftspolitische Geisterfahrt“ (OTS, 2024a). Man bräuchte in diesem Bereich „langfristige Planbarkeit und kein strategieloses Herumtänzeln“. Ein Branchenvertreter der E-Mobilität schließt hieran: „*Technologieoffenheit [darf] nicht den Fortschritt der batterieelektrischen Mobilität verlangsamen*“ (OTS, 2025c). Expliziter Widerspruch gegen die Verwendung des Begriffs ist kaum festzustellen.

Insgesamt wird Begriff *Technologieoffenheit* im medialen Diskurs vor allem von Interessensvertretungen und zwei politischen Parteien genutzt. Seit seiner vollständigen Etablierung (2021) wird der Begriff am häufigsten von Interessensvertretungen verwendet (56 %). Dabei tritt insbesondere die Wirtschaftskammer Österreich (19 %) als zentrale Akteurin hervor, gefolgt von der eFuel Alliance Österreich (10 %) und der Industriellenvereinigung (7 %). Politische Akteur:innen machen 22 Prozent der Nennungen aus, wobei insbesondere die ÖVP (12 %) und die FPÖ (8 %) den Begriff aufgreifen. Unternehmen machen weitere 12 Prozent der Erwähnungen aus (siehe Grafik 4).

Der Anteil politischer Akteur:innen hat im Zeitverlauf zugenommen, auch wenn Interessensvertretungen weiterhin dominieren. Der Begriff findet sich zudem in allen drei österreichischen Regierungsprogrammen seit 2017, was auf eine Verankerung im politischen Mainstream hindeutet.

Politik und Interessensvertretungen bestimmen Diskurs um „Technologieoffenheit“

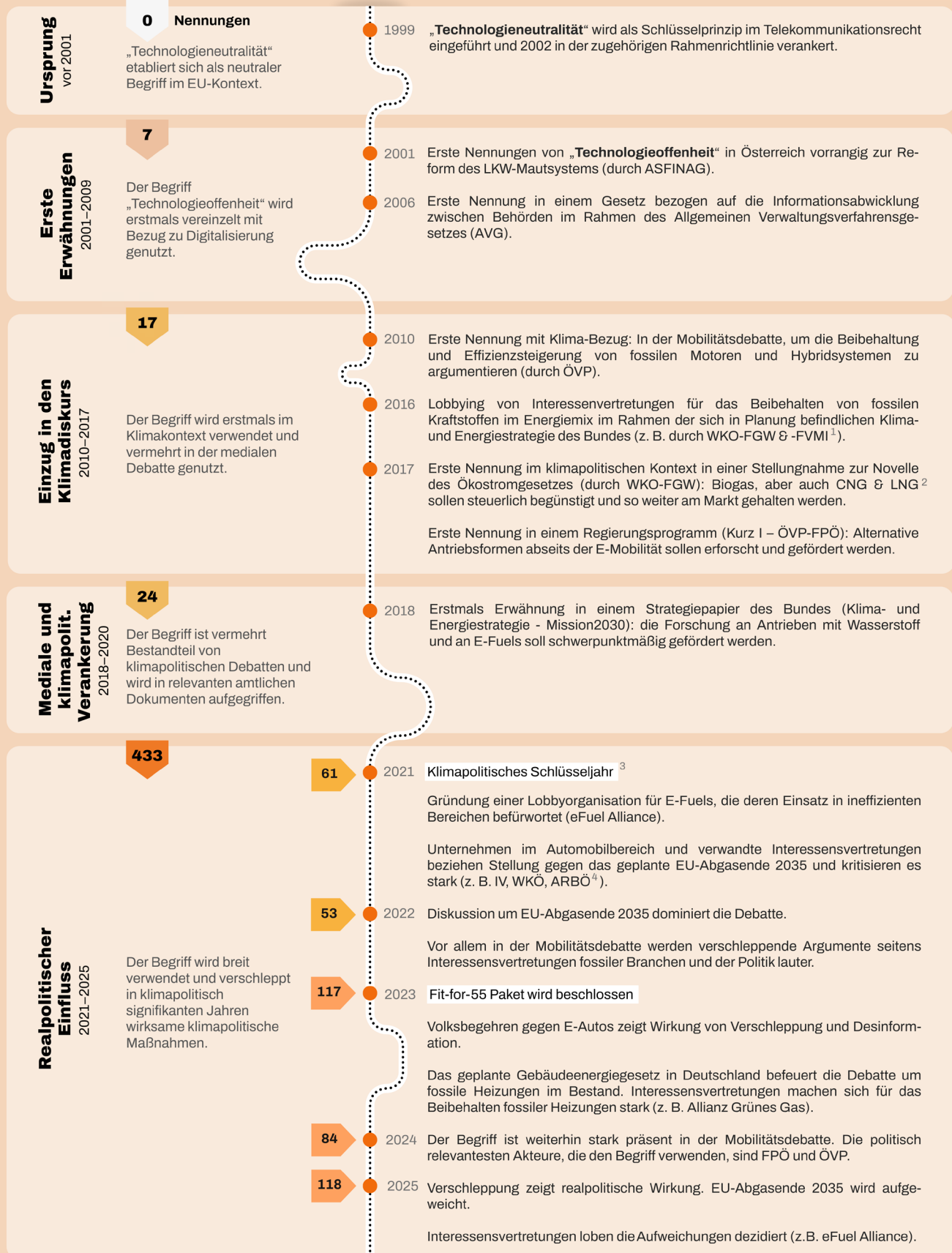


Anmerkung: Innerhalb aller öffentlich zugänglichen OTS-Aussendungen auf ots.at (1.1.1998 - 31.12.2025)
Quelle: ots.at

Grafik 4

Insgesamt zeigt die Fallstudie, dass **Technologieoffenheit** insbesondere von Interessensvertretungen und parteipolitischen Akteur:innen nicht als neutraler Begriff, sondern zur Verschleppung klimapolitischer Maßnahmen genutzt wird. Ursprünglich an das Konzept der *Technologieneutralität* angelehnt, hat sich *Technologieoffenheit* zunehmend zu einem normativ aufgeladenen Begriff entwickelt, hinter dem häufig Einzel- und Brancheninteressen stehen. Inhaltlich wird er überwiegend im Kontext der Mobilitätsdebatte verwendet, insbesondere zur Legitimation des Weiterbestehens von Verbrennungsmotoren. *Technologieoffenheit* verschleiert häufig wissenschaftlichen Konsens und wird dazu genutzt, notwendige technologische Priorisierungen und ordnungspolitische Maßnahmen im Klimabereich zu verschleppen – mit deutlichen Folgen für die Geschwindigkeit der Ökologisierung.

Wie „Technologieoffenheit“ zum Bremser der Ökologisierung wurde



Anmerkungen: 1 Fachverband Gas- und Wärmeversorgungsunternehmen & Fachverband für die Energierohstoff- und Kraftstoffindustrie; 2 CNG/LNG = Compressed Natural Gas (komprimiertes Erdgas)/Liquefied Natural Gas (verflüssigtes Erdgas); 3 Schlüsseljahr = u. a. aufgrund der Vorstellung des EU-Fit-for-55-Programms und Verbrenner-Ende 2035; 4 IPCC-Bericht, Klimavolksbegehren mit über 400.000 Unterschriften; IV = Industriellenvereinigung; WKO = Wirtschaftskammer Österreich; ARBÖ = Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs.
Quelle: OTS-Aussendungen der OTS-Datenbank (www.ots.at) (1998–2025), KONTEXT Institut (2026)

4. Das Drehbuch der Verschleppung

Verschleppungsnarrative und -begriffe haben realpolitische Konsequenzen: Notwendige (politische) Maßnahmen werden abgeschwächt oder auf später verschoben. Dahinter steht häufig ein klares Interesse – das Festhalten an fossilen Technologien und an den Industrien, die davon profitieren. Das Ergebnis ist ökonomische und ökologische Ineffizienz. Werden Entscheidungen nicht an wissenschaftlichen Erkenntnissen und wirtschaftlicher Effizienz ausgerichtet, bleiben klimaschädliche Praktiken bestehen, während ineffiziente Alternativen eingeführt werden. Ein sinnvoller Maßnahmenmix, der sich an technologischer Wirksamkeit und Leistbarkeit orientiert, bleibt aus.

Verschleppung entfaltet ihre Wirkung auf zwei Wegen. Direkt: Politische und wirtschaftliche Akteur:innen entwickeln und verbreiten gezielt bestimmte Begriffe und Erzählungen, um ihre Interessen zu sichern. Indirekt: Sind diese Begriffe etabliert, werden sie von anderen weitergetragen, oft ohne bewusste Verschleppungsabsicht. Das geschieht dann, wenn die damit verknüpften Werte an eigene Überzeugungen anschließen – etwa, wenn individuelle Freiheit versprochen oder regulatorische Maßnahmen pauschal als negativ dargestellt werden. Auf diese Weise nehmen Menschen und Organisationen Narrative auf und verbreiten diese weiter, selbst wenn sie auf fehlerhaften Annahmen basieren. So werden Deutungen, die ursprünglich aus Eigeninteressen entstanden sind, zu einer breiten Erzählung – und verzögern wirksamen und wirtschaftlich sinnvollen Klimaschutz.

Möglich wird das durch grundlegende Mechanismen menschlicher Informationsverarbeitung. Verschleppungsnarrative emotionalisieren, wiederholen und simulieren Wissenschaftlichkeit – eine Kombination, die wirkt: Emotionale Bewertungen beeinflussen Urteile stärker als nüchterne Fakten (Slovic et al., 2007). Negative Botschaften – Angst, Verlust, Bedrohung – werden stärker wahrgenommen und länger erinnert als positive (*Negativity Bias*, Baumeister et al., 2001). Narrative wie „Verbotspolitik bedroht unsere Freiheit“ oder „ohne *Technologieoffenheit* verlieren wir unsere Wettbewerbsfähigkeit“ erregen deshalb besonders schnell Aufmerksamkeit und prägen sich nachhaltig ein. Und je öfter eine Aussage wiederholt wird, desto glaubwürdiger erscheint sie – unabhängig von ihrem Wahrheitsgehalt (*Illusory Truth Effect*, Udry & Barber, 2024).

Aus diesen Mechanismen lässt sich ein *Drehbuch der Verschleppung* ableiten – ein strukturierter Überblick darüber, wie Verzögerungsnarrative entstehen, Wirkung entfalten und sich verfestigen. Die folgenden Schritte basieren auf der Fallstudie zu *Technologieoffenheit*, lassen sich jedoch auf andere Verschleppungsbegriffe übertragen.

Das Drehbuch der Verschleppung

1

Anschlussfähigen Schlüsselbegriff oder Glaubenssatz wählen

Aus einer wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Debatte wird ein grundsätzlich legitimer Begriff oder Glaubenssatz entlehnt – z. B. „Technologieoffenheit“, „Brückentechnologie“, „Anreize statt Verbote“. Er wirkt dadurch sachlich fundiert und politisch anschlussfähig.

- ▶ Ein Begriff entsteht, der seriös wirkt, ohne es in seiner Verwendung zu sein.

2

Normativ und emotional aufladen

Der Begriff oder Glaubenssatz wird gezielt mit positiven Werten verknüpft: „ideologiefrei“, „marktorientiert“, „effizient“, „unbürokratisch“. Alternativen werden damit indirekt abgewertet. Legitime gesellschaftliche Sorgen und Ängste wie Einschränkungen von Freiheit, steigende Kosten, aber auch Jobverlust, werden dabei instrumentalisiert und als Bedrohung gerahmt, gegen die der Begriff schützen soll.

- ▶ Der Begriff wird in ein Wertesystem eingebettet.

3

Mit strategisch relevanten Debatten verknüpfen

Der aufgeladene Begriff wird gezielt dort in politische Debatten eingespeist, wo ökonomische Eigeninteressen bestehen (z. B. bei Verkehrswende, Industrietransformation, Heizungstausch).

- ▶ Der Begriff wird innerhalb konkreter Debatten legitimiert und spezifische Interessen damit verbunden.

4

Klimaziele anerkennen und notwendige Maßnahmen in Zweifel ziehen

Klimaziele werden ausdrücklich anerkannt. Gleichzeitig werden notwendige Maßnahmen für deren Erreichung jedoch delegitimiert („Klimaschutz mit Hausverstand“, „rationaler Klimaschutz“). So entsteht kein offener Gegensatz zum Klimaschutz, doch wirksame Mittel werden zunehmend infrage gestellt.

- ▶ Verschleppung erscheint als pragmatischer Weg zur Zielerreichung.

5

Scheinlösungen vorschlagen

Komplexe Transformationsprozesse werden auf eine scheinbar praktikable Einzellösungen reduziert (z. B. E-Fuels, Carbon Capture and Storage (CCS), Anreizsystem). Systemische Fragen (Effizienz, gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Abwägungen, Maßnahmenmix) treten in den Hintergrund. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken anschlussfähig, weil sie keine strukturellen Veränderungen bedeuten.

- ▶ Notwendige Transformation wird durch inkrementelle oder symbolische Maßnahmen ersetzt.

6

Wiederholen und normalisieren

Das entstandene Narrativ wird kontinuierlich in Medien, Positionspapieren und politischen Debatten wiederholt. Es wird zum selbstverständlichen Bestandteil des Diskurses. Auch Akteur:innen ohne strategische Absicht übernehmen und legitimieren es.

- ▶ Das Narrativ stabilisiert sich und entzieht sich zunehmend kritischer Hinterfragung.

7

Politisch verankern

Mit wachsender Normalisierung findet der ursprüngliche Begriff bzw. Glaubenssatz immer häufiger Eingang in Strategiepapiere, Förderausgestaltungen und Gesetzestexte und verankert dort das Narrativ. Es fungiert als Leitprinzip, das vermeintlich unterschiedliche Interessen vereint.

- ▶ Politische Entscheidungen orientieren sich nicht mehr an Wirksamkeit, sondern an verschleppenden Narrativen, bestehende (fossile) Strukturen werden erhalten.

Quelle: KONTEXT Institut (2026)

5. Das Handbuch der Gestaltung

Die Ökologisierung von Wirtschaft und Gesellschaft birgt zahlreiche Chancen: Sie schützt nicht nur vor Klimagefahren, sondern senkt langfristig die Energiepreise, verringert den milliarden-schweren Importbedarf von Öl, Kohle und Gas und reduziert die Abhängigkeit von unsicheren Weltmärkten samt Preisschocks. Zudem schafft der Ausbau von Zukunftstechnologien, wie erneuerbaren Energieträgern, Speicher- und Recyclingtechnologien, neue heimische Wertschöpfung und Arbeitsplätze (siehe [\[Kon\]textanalyse #2](#) oder [\[Kon\]klusio #3](#)). Nicht zuletzt sichert sie eine Lebensqualität, die durch Nicht-Handeln zunehmend unter Druck gerät.

Verschleppungsnarrative verhindern das Heben dieser Chancen. Sie bedienen Brancheninteressen, halten an veralteten Strukturen fest und klammern wissenschaftlichen Konsens über die Dringlichkeit des Handelns, die Notwendigkeit eines politischen Instrumentenmixes und die Wirksamkeit verschiedener Technologien aus. Deshalb müssen sie gezielt entkräftet werden. Verzögerungen entstehen jedoch auch durch strukturelle Engpässe und mangelnde Prioritätensetzung von Politik und Wirtschaft. Strategische Verschleppung und strukturelle Umsetzungshemmnisse wirken zusammen.

Als Gegenstück zum *Drehbuch der Verschleppung* stellt KONTEXT deshalb ein *Handbuch der Gestaltung* vor, das zeigt, wie der Diskurs von vermeintlichen Risiken hin zu den konkreten Gewinnen der Ökologisierung verschoben werden kann. Dabei ist jedoch ein entscheidender Unterschied zu beachten: Chancenorientierte Kommunikation ist kein Gegenentwurf zur Verschleppung nach demselben Muster. Fakten, wie etwa zu technologischen Wirkungsgraden, sind keine Glaubenssätze – sie sind wissenschaftlicher Stand, an dem sich Realpolitik orientieren sollte. Hinzu kommen psychologische Asymmetrien. Positive Zukunftsbilder erhalten grundsätzlich weniger Aufmerksamkeit als von Angst und Unsicherheit gespeiste Botschaften (Rozin & Royzman, 2001). Gewinne werden schwächer gewichtet als Verluste gleicher Größenordnung

(Knobloch et al., 2019). Auch wirken die Folgen der Klimakrise und die Chancen der Ökologisierung kognitiv weniger greifbar als konkrete, kurzfristige Einschränkungen (Huang & Guo, 2024; Weber, 2006). Und etablierte Verschleppungsnarrative haben einen Vorsprung – sie sind bereits verankert.

Dennoch können chancenbasierte Narrative wirksam sein – besonders dann, wenn sie konkrete, unmittelbar erfahrbare Vorteile aufzeigen, Selbstwirksamkeit vermitteln und in realistische Zwischenschritte gegliedert sind (Hardisty et al., 2010; Nabi, 2003; Rauch, 2022). Wenn Chancen greifbar, relevant und umsetzbar erscheinen, können sie die notwendige Aufmerksamkeit und Motivation erzeugen.

Das *Handbuch der Gestaltung* steht damit vor größeren Herausforderungen als das *Drehbuch der Verschleppung*. Es geht nicht nur um die Wahl des richtigen Begriffs – sondern um das gestaltende Eingreifen in Machtstrukturen und Diskursprozesse, um positive Transformationsnarrative zu verankern und klimapolitisches Handeln zu ermöglichen.

Das Handbuch der Gestaltung

1

Verschleppung vorbeugen

Legitime Sorgen und Ängste vor Veränderungen werden ernst genommen und die wissenschaftliche Basis in viel diskutierten Themenfeldern gestärkt – bevor Verschleppungsnarrative greifen („Prebunking“).

- **Diskussionsgrundlage wird rational abgesichert, bevor Verschleppungsnarrative aufkommen.**

2

Verschleppungsnarrative entkräften

Wenn Verschleppungsbegriffe auftauchen, werden diese benannt, die Gefahren des Nicht-Handelns transparent gemacht, ineffiziente Vorschläge erklärt und dahinterliegende Interessen benannt.

- **Verzögerung verliert den Anschein von Rationalität, irreführende Narrative werden neutralisiert.**

3

Evidenzbasierte Schlüsselbegriffe mit Werten verknüpfen

Realisierbare Chancen werden über klar definierte, wissenschaftlich fundierte Begriffe vermittelt, die gleichzeitig positiv besetzte Werte ansprechen – z. B. „Energiefreiheit“ (Unabhängigkeit), „Technologieklarheit“ (Verlässlichkeit), „resiliente Infrastruktur“ (Sicherheit).

- **Diskurs beginnt bei überprüfbaren Maßstäben und spricht dabei Werte an, die Menschen bewegen und durch die Ökologisierung gestärkt werden.**

4

Konkreten, erlebbaren Nutzen sichtbar machen

Die abstrakten Begriffe werden in den Nutzen, den sie mit sich bringen, übersetzt: niedrigere Energiekosten, weniger Importabhängigkeit, neue Arbeitsplätze, stabile Preise. Hoffnung wird nicht allgemein kommuniziert, sondern so nah wie möglich an der Lebenswirklichkeit der Menschen verankert.

- **Chancen werden greifbar, motivierend und identitätsstiftend.**

5

Durchdachte Lösungen anbieten

Notwendige Maßnahmen werden als Teil eines Maßnahmenpakets erklärt, mit klarer Priorisierung nach Wirkung und Kosten. Komplexität wird strukturiert vermittelt.

- **Transformation wirkt planbar und lösbar, symbolische oder ineffiziente Einzelmaßnahmen verlieren Attraktivität.**

6

Wiederholen und transparent bleiben

Schlüsselbegriffe, Chancen, wirksame Maßnahmen und deren Nutzen werden konsistent kommuniziert und transparent belegt.

- **Positive Narrative und ein gemeinsamer Referenzrahmen etablieren sich, politische Maßnahmen werden umsetzbar.**

7

Wirksamkeit und Tempo institutionell verankern

Förderungen, Strategien und Gesetze werden systematisch an Emissionswirkung und Effizienz ausgerichtet. Monitoring macht Fortschritt und Verzögerung sichtbar.

- **Beschleunigung wird strukturell abgesichert, politische Entscheidungen orientieren sich dauerhaft an Wirksamkeit.**

6. Fazit

Desinformation und Verschleppung sind keine Randphänomene des politischen Diskurses – sie sind strukturelle Merkmale von Debatten, in denen meist wirtschaftliche Eigeninteressen wissenschaftlichen Konsens delegitimieren. Verschleppung funktioniert dabei nicht trotz, sondern wegen ihrer Unauffälligkeit. Sie lügt selten, sie verzerrt. Sie lehnt Klimaschutz selten offen ab, sie verschiebt ihn nach hinten. Und sie wirkt nicht nur dort, wo sie bewusst eingesetzt wird, sondern überall dort, wo sie ohne kritische Reflexion wiedergegeben wird. Das ist die eigentliche Stärke von Verschleppung – und gleichzeitig ihre wichtigste Schwachstelle: Wer die Mechanismen kennt, kann Verschleppung erkennen. Wer sie erkennt, kann ihnen entgegenwirken.

Die Fallstudie zum Begriff *Technologieoffenheit* zeigt diesen Mechanismus auf. Der Begriff selbst ist kein Zufall. Er wirkt sachlich, zukunftsorientiert und wertneutral – und ist genau deshalb so wirksam. Angelehnt an das Konzept der *Technologieneutralität*, wurde er schrittweise in die Klimadebatte übergeführt, dort normativ aufgeladen und dient heute vor allem dazu, wissenschaftlich fundierte Priorisierungen zu unterlaufen. Wo wissenschaftlicher Konsens über die Effizienz von Elektromobilität oder Wärmepumpen besteht, schafft *Technologieoffenheit* künstliche Ungewissheit und verlängert damit die Nutzung fossiler Technologien, obwohl wirksame Alternativen längst bereit sind.

Der Weg des Begriffs in den Diskurs folgt einem klaren Muster: Erste Nennungen kommen noch ohne Klimabezug aus, werden jedoch früh von fossilen Branchenvertretungen mit klarem Eigeninteresse übernommen und auf den Klimadiskurs angewandt. Ab 2017 taucht der Begriff erstmals in einem österreichischen Regierungsprogramm auf. Ab 2021 setzt sich seine Verwendung dann durch – von sieben OTS-Nennungen im Jahr 2020 auf 117 im Jahr 2023 und 118 im Jahr 2025. Genutzt wird der Begriff vor allem von Interessensvertretungen wie der WKO, der Industriellenvereinigung und der 2021 gegründeten eFuel Alliance – politisch vor allem von ÖVP und FPÖ. Konstruktive Einordnungen bleiben mit unter drei Prozent aller Nennungen marginal.

Technologieoffenheit argumentiert dabei nie offen gegen Klimaschutz. Der Begriff wird mit positiv besetzten Werten verknüpft – Wettbewerbsfähigkeit, Leistbarkeit, Freiheit – und ist genau deshalb so anschlussfähig, auch für Akteur:innen ohne strategische Absicht. Begriffe, die plausibel klingen, an eigene Werte anknüpfen und im Diskurs bereits normalisiert sind, werden weitergegeben – ohne kritische Reflexion. Aus anfänglich gezielter Interessenspolitik wird so unbeabsichtigte Mitläuferschaft. Genau deshalb reicht es nicht, die Verschleppungsnarrative und ihre Quellen zu identifizieren. Es braucht gesellschaftspolitische Diskurskompetenz: die Fähigkeit, Verschleppung auch dort zu erkennen, wo sie unbeabsichtigt verbreitet wird und ihr gezielt entgegenzuwirken.

Aus dieser Analyse lassen sich zwei Instrumente ableiten. Das *Drehbuch der Verschleppung* macht die Mechanismen hinter Verschleppung sichtbar: von der Wahl eines anschlussfähigen Schlüsselbegriffs über seine emotionale Aufladung bis zur institutionellen Verankerung in Strategiepapieren und Gesetzen. Wer diese Schritte kennt, kann Verschleppung früher erkennen und benennen – bevor sie realpolitisch wirksam wird. Das *Handbuch der Gestaltung* zeigt den Gegenentwurf: wie evidenzbasierte, konkret greifbare Narrative entwickelt werden können, die nicht auf Angst und Verlust setzen, sondern auf belegbare Vorteile der Transformation. Dabei folgt chancenorientierte Kommunikation anderen Regeln als Verschleppung. Fakten über Wirkungsgrade und Technologieeffizienz sind kein Glaubenssatz, sondern wissenschaftlicher Stand.

Beide Instrumente zusammen sollen dazu beitragen, den klimapolitischen Diskurs von strategischer Verzögerung zu lösen und Entscheidungen wieder stärker an wissenschaftlicher Wirksamkeit und volkswirtschaftlicher Effizienz auszurichten. Die vorliegende Analyse liefert dafür einen strukturierten Ausgangspunkt – ein Werkzeug zur Diagnose und ein Werkzeug zur Gegenstrategie. Wer beides kennt, hat eine reelle Chance, den Klimadiskurs nicht nur zu beschreiben, sondern konstruktiv zu gestalten.

7. Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende. (2020). *Technologieneutralität* im Kontext der Verkehrswende. Kritische Beleuchtung eines Postulats – Kurzfassung. ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH & Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH – UFZ. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Technologieneutralitaet/34_Technologieneutralitaet_KURZFASSUNG_Version-2.pdf

Baumeister, R. F., Bratslavsky, E., Finkenauer, C., & Vohs, K. D. (2001). Bad is Stronger than Good. *Review of General Psychology*, 5(4), 323–370. <https://doi.org/10.1037/1089-2680.5.4.323>

Bundeskanzleramt. (2006). Entwurf: Bundesgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz, das Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 1991, das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, das Verwaltungsstrafgesetz 1991, das Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991, das Zustellgesetz, das Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985, das Verfassungsgerichtshofgesetz 1953, das Richterdienstgesetz, die Exekutionsordnung, das Bankwesengesetz und das Vereinsgesetz 2002 geändert werden (Verfahrens- und Zustellrechtsänderungsgesetz 2006). https://www.parlament.gv.at/dokument/XXII/ME/396/fname_058554.pdf

David, F., Heinfellner, H., & Lambert, S. (2021). Die Ökobilanz von Personenkraftwagen. Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO₂-Reduktionspotential und Energieeinsparung. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0763bfz.pdf>

Directive 2002/21/Ec of the European Parliament and of the Council on a Common Regulatory Framework for Electronic Communications Networks and Services (Framework Directive) (2002). <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:108:0033:0050:EN:PDF>

Europäische Kommission. (1999). Ein neuer Rahmen für elektronische Kommunikationsdienste [Rechtsakt]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DEU/TXT/?uri=LEGISSUM:l24216>

FGW/WKO. (2017). Stellungnahme FGW, zum KPG, zur Novelle des Ökostromgesetzes, zum BiogasTechnologieabfindungsgesetzes 2017, zur Novelle GWG 2011, zur Novelle GWG 2011 sowie zum Bundesgesetz mit dem zusätzliche Mittel aus dem von der Energie-Control Austria verwalteten Sondervermögen bereit gestellt werden. Fachverbands der Gas- und Wärmeversorgungsunternehmen, Wirtschaftskammer Österreich. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXV/SNME/10479/imfname_630118.pdf

Franta, B. (2022). Weaponizing economics: Big Oil, economic consultants, and climate policy delay (pp. 555–575). <https://doi.org/10.1080/09644016.2021.1947636>

Hardisty, D. J., Johnson, E. J., & Weber, E. U. (2010). A Dirty Word or a Dirty World?: Attribute Framing, Political Affiliation, and Query Theory. *Psychological Science*, 21(1), 86–92. <https://doi.org/10.1177/0956797609355572>

Huang, J., & Guo, H. (2024). When a bleak future comes closer: Interaction effects of emotion and temporal distance framing in climate change communication. *BMC Psychology*, 12(1), 677. <https://doi.org/10.1186/s40359-024-02183-w>

Intergovernmental Panel On Climate Change (Ippc). (2023). *Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Working Group I Contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (1st edn)*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157896>

Knobloch, F., Huijbregts, M. A. J., & Mercure, J.-F. (2019). Modelling the effectiveness of climate policies: How important is loss aversion by consumers? *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 116, 109419. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2019.109419>

Lamb, W. F., Mattioli, G., Levi, S., Roberts, J. T., Capstick, S., Creutzig, F., Minx, J. C., Müller-Hansen, F., Culhane, T., & Steinberger, J. K. (2020). Discourses of climate delay. *Global Sustainability*, 3, e17. <https://doi.org/10.1017/sus.2020.13>

Manning, C. G. (2023). Technology Readiness Levels. NASA. <https://www.nasa.gov/directorates/somd/space-communications-navigation-program/technology-readiness-levels/>

Maxwell, W. J., & Bourreau, M. (2014). Technology Neutrality in Internet, Telecoms and Data Protection Regulation. Thomson Reuters (Professional) UK Limited and Contributors. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2529680>

Nabi, R. L. (2003). Exploring the Framing Effects of Emotion: Do Discrete Emotions Differentially Influence Information Accessibility, Information Seeking, and Policy Preference? *Communication Research*, 30(2), 224–247. <https://doi.org/10.1177/0093650202250881>

Ojanen, A. (2025). Technology Neutrality as a Way to Future-Proof Regulation: The Case of the Artificial Intelligence Act. *European Journal of Risk Regulation*, 16(4), 1440–1455. <https://doi.org/10.1017/err.2025.10024>

OTS. (2010). Elektromobilität: Mitterlehner fordert europaweit einheitliche Standards. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (2010). https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20100525_OTS0205/elektromobilitaet-mitterlehner-fordert-europaweit-einheitliche-standards

OTS. (2016). Österreichs Energiestrategie braucht Gas und Fernwärme. FGW/WKO. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20160705_OTS0120/oesterreichs-energiestrategie-braucht-gas-und-fernwaerme

OTS. (2017). Mineralölindustrie fordert Technologieoffenheit bei allen Energieträgern. FVMI/WKO. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20171108_OTS0063/mineraloelindustrie-fordert-technologieoffenheit-bei-allen-energietraegern

OTS. (2018c). Automobilimporteure zur Klima- und Energiestrategie: Positive Ansätze erkennbar. Industriellenvereinigung - Arbeitskreis Automobilimporteure. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180403_OTS0143/automobilimporteure-zur-klima-und-energiestrategie-positive-ansaezte-erkennbar

OTS. (2018a). Mineralölindustrie: Klima- und Energiestrategie muss sich an Machbarkeit orientieren. FVMI/WKO. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180405_OTS0024/mineraloelindustrie-klima-und-energiestrategie-muss-sich-an-machbarkeit-orientieren

OTS. (2018b). OMV wird den bestehenden Vertrag mit HMÖ GmbH zur Ölkesseltausch-Förderung nicht verlängern. OMV Group. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20181001_OTS0111/omv-wird-den-bestehenden-vertrag-mit-hmoe-gmbh-zur-oelkesseltausch-foerderung-nicht-verlaengern

OTS. (2021a). Automobilimporteure für Technologieoffenheit im Verkehrssektor. Industriellenvereinigung - Arbeitskreis Automobilimporteure. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210311_OTS0187/automobilimporteure-fuer-technologieoffenheit-im-verkehrssektor

OTS. (2021c). Grüne fordern Ende von fadenscheiniger Technologie-Diskussion. Grüner Klub im Parlament. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210630_OTSO221/gruene-fordern-ende-von-fadenscheiniger-technologie-diskussion

OTS. (2021b). ÖAMTC: Klimaziele im Verkehr mit 'Elektro-only-Ansatz' von BM Gewessler unmöglich zu erreichen. ÖAMTC. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211111_OTSO124/oeamtc-klimaziele-im-verkehr-mit-elektro-only-ansatz-von-bm-gewessler-unmoeglich-zu-erreichen

OTS. (2021d). Schmuckenschlager: Klimaschutz muss Standortvorteil sein. ÖVP Parlamentsklub. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210326_OTSO148/schmuckenschlager-klimaschutz-muss-standortvorteil-sein

OTS. (2021e). Schmuckenschlager: Weltklimarat verdeutlicht Dringlichkeit der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. ÖVP Parlamentsklub. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210809_OTSO066/schmuckenschlager-weltklimarat-verdeutlicht-dringlichkeit-der-umsetzung-von-klimaschutzmassnahmen

OTS. (2023a). eFuels: EU erkennt ihren Fehler und denkt endlich über Technologieoffenheit nach. eFuel Alliance Österreich. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230306_OTSO121/efuels-eu-erkennt-ihren-fehler-und-denkt-endlich-ueber-technologieoffenheit-nach

OTS. (2023b). Wärmewende: Deutschland als Vorbild für Österreich? Allianz Grünes Gas. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230720_OTSO027/waermewende-deutschland-als-vorbild-fuer-oesterreich

OTS. (2024a). Gewerkschaft PRO-GE zu ÖVP-Autogipfel: Verfehlte Show-Politik gefährdet Industriestandort. ÖGB Österreichischer Gewerkschaftsbund. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240603_OTSO143/gewerkschaft-pro-ge-zu-oevp-autogipfel-verfehlte-show-politik-gefaehrdet-industriestandort

OTS. (2024b). Umfrage zeigt: Die Ölheizung ist nach wie vor ausgesprochen beliebt. EWO - Energie. Wärme.Österreich. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240215_OTSO032/umfrage-zeigt-die-oelheizung-ist-nach-wie-vor-ausgesprochen-beliebt

OTS. (2024c). VP-Wien zu Rechnungsabschluss: Für mehr Rationalität in der Klimapolitik. Die Wiener Volkspartei Rathausklub. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240627_OTSO234/vp-wien-zu-rechnungsabschluss-fuer-mehr-rationalitaet-in-der-klimapolitik

OTS. (2025a). eFuel Alliance Österreich: EU lenkt beim Verbrenner ein, aber die Änderungen reichen nicht aus. eFuel Alliance Österreich. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20251217_OTSO057/efuel-alliance-oesterreich-eu-lenkt-beim-verbrenner-ein-aber-die-aenderungen-reichen-nicht-aus

OTS. (2025b). FPÖ – Kassegger: „Bundesregierung muss EU-Plänen für Gas-Importverbot aus Russland klare Absage erteilen!“. Freiheitlicher Parlamentsklub - FPÖ. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250507_OTSO147/fpoe-kassegger-bundesregierung-muss-eu-plaenen-fuer-gas-importverbot-aus-russland-klare-absage-erteilen

OTS. (2025c). SMATRICS plädiert für Mobilitätswende ohne Hürden: E-Mobilität und Ladeinfrastruktur als Schlüssel. SMATRICS. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250304_OTSO054/smatrics-plaedierte-fuer-mobilitaetswende-ohne-huerden-e-mobilitaet-und-ladeinfrastruktur-als-schluesel

Parlament Österreich. (2018). Mission2030 – Die Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung. Parlamentarische Enquete des Nationalrates. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVI/VER/1/fnameorig_695845.html

Rauch, N. (2022). The need for hope in times of crisis: Hope-based climate change communication frames increase activist's intentions to support climate change mitigation policies. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15646.61764>

Rozin, P., & Royzman, E. B. (2001). Negativity Bias, Negativity Dominance, and Contagion. *Personality and Social Psychology Review*, 5(4), 296–320. https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0504_2

Slovic, P., Finucane, M. L., Peters, E., & MacGregor, D. G. (2007). The affect heuristic. *European Journal of Operational Research*, 177(3), 1333–1352. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2005.04.006>

Udry, J., & Barber, S. J. (2024). The illusory truth effect: A review of how repetition increases belief in misinformation. *Current Opinion in Psychology*, 56, 101736. <https://doi.org/10.1016/j.copsy.2023.101736>

Van Der Linden, S., Leiserowitz, A., Rosenthal, S., & Maibach, E. (2017). Inoculating the Public against Misinformation about Climate Change. *Global Challenges*, 1(2), 1600008. <https://doi.org/10.1002/gch2.201600008>

Wardle, C., & Derakhshan, H. (2017). Information disorder: Toward an interdisciplinary framework for research and policy making (No. 162317GBR). Council of Europe. <https://edoc.coe.int/en/media/7495-information-disorder-toward-an-interdisciplinary-framework-for-research-and-policy-making.html>

Weber, E. U. (2006). Experience-Based and Description-Based Perceptions of Long-Term Risk: Why Global Warming does not Scare us (Yet). *Climatic Change*, 77(1–2), 103–120. <https://doi.org/10.1007/s10584-006-9060-3>

WISO. (2026). [Data set]. <https://www.wiso-net.de/>

Autorin

Anna Pixier

Zitierhinweis:

Pixier, A. [KON]KLUSIO #12: Strategie der Verschleppung: Was die Ökologisierung bremst und wie wir den Diskurs zurückgewinnen. In: KONTEXT Institut.

KONTEXT¹

Kontaktinformationen:

Liechtensteinstraße 55/8
1090 Wien

Homepage: <https://kontext-institut.at>

Email: info@kontext-institut.at