ÖAMTC Logo

Quelle: oeamtc.at
Adresse: https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-wiener-klimafahrplan-sieht-massive-einschraenkungen-fuer-autoverkehr-vor-90816034
Datum: 27.11.2026 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC: Wiener Klimafahrplan sieht massive Einschränkungen für Autoverkehr vor

Entwurf für 2027 bis 2031 enthält Fahrverbote, Umweltzonen und neue Parkgebühren – ÖAMTC fordert wirksame Klimaschutzmaßnahmen und echte Mobilitätsalternativen

Der Entwurf der Stadt Wien zur Fortschreibung des Klimafahrplans 2027 bis 2031 sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, die den motorisierten Individualverkehr deutlich einschränken würden. "Dass Klimaschutz im Verkehr notwendig ist, steht außer Frage – entscheidend ist aus unserer Sicht aber, dass die Maßnahmen wirksam und sozial ausgewogen sind", sagt ÖAMTC-Verkehrsexperte Matthias Nagler. Die geplanten Einschränkungen würden nicht nur Pendler:innen empfindlich treffen, sondern gerade auch Wiener Haushalte mit Pkw – selbst, wenn sie das Auto nur gelegentlich nutzen.

Großflächige Fahrverbote auf Bezirksebene

Die Pläne für eine kameraüberwachte Fahrverbotszone innerhalb der Ringstraße sind seit Jahren bekannt. Im Update des Klimafahrplans wird entgegen früherer Zusicherungen der Politik nun auch eine mögliche Ausweitung auf andere Bezirke erwogen. "Es muss genau geprüft werden, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf die Alltagsmobilität von Bürger:innen, Besucher:innen und Unternehmen hätte und welche Ausnahmen notwendig wären", erläutert Nagler. Der Mobilitätsclub sieht ohnehin beträchtliche Hürden, wenn es darum geht, die Einhaltung von Fahrverboten mit Kameras zu überwachen. Zu diesem Thema gibt es zwei aktuelle wissenschaftliche Veröffentlichungen, die einerseits datenschutzrechtliche Bedenken darlegen und andererseits eine Umsetzung der Kameraüberwachung aus verkehrsrechtlicher Sicht in Frage stellen.

Mögliches Verbrennerverbot und weniger öffentliche E-Ladepunkte in Wien?

Zudem soll für das gesamte Stadtgebiet ein Verbot für Verbrennerfahrzeuge geprüft werden. "So eine Maßnahme würde jene Bürger:innen, die sich derzeit aus finanziellen Gründen noch kein E-Auto leisten können, praktisch von individueller Mobilität mit dem Pkw ausschließen. Geklärt werden muss auch, was eine solche Regelung für den Wirtschaftsverkehr bedeuten würde, etwa für Lieferant:innen oder Handwerksbetriebe", gibt der ÖAMTC-Experte zu bedenken. Dass der neue Klimafahrplan-Entwurf gleichzeitig vorsieht, Ladestationen für Elektrofahrzeuge möglichst auf den privaten bzw. halböffentlichen Raum zu konzentrieren und den Ausbau öffentlicher Ladepunkte zurückzufahren, entbehrt aus Sicht des Mobilitätsclubs wiederum einer gewissen Logik. Nagler dazu: “Wer keine private Abstell- und Lademöglichkeit hat, ist auf eine flächendeckende Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum angewiesen. Dafür muss die Stadt Sorge tragen.”

Kleinere Berechtigungszonen für "Parkpickerl"-Besitzer:innen, Staffelung bei Parkgebühren

Auch die geplante Verkleinerung der "Parkpickerl"-Berechtigungszonen sieht der ÖAMTC kritisch: Künftig könnten sich diese nur noch auf den eigenen Straßenzug bzw. das umliegende Grätzl beschränken, während man für die restlichen Teile des Bezirks Parkscheine lösen und die maximale Parkdauer von zwei Stunden einhalten müsste. Ein bedarfsgerechteres Modell zur Parkraumbewirtschaftung wäre aus Sicht des ÖAMTC zwar wünschenswert – eine Verkleinerung der Berechtigungszonen dürfe aber keinesfalls alltägliche Wege erschweren, wie Nagler betont. Außerdem werde geprüft, Parkgebühren künftig nach Fahrzeuggröße und -emissionen sowie "Materialfußabdruck" zu staffeln: "Man darf dabei nicht außer Acht lassen, dass gerade Familien meist auf Kombis und Vans angewiesen sind", erläutert Nagler.

ÖAMTC fordert wirksame Maßnahmen und attraktive Alternativen

Für den ÖAMTC bedeutet eine klimafitte Stadt nicht automatisch eine autofreie Stadt. Notwendig ist vielmehr eine Mobilitätspolitik, die Emissionen wirksam reduziert und individuelle Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt. "Wer den Autoverkehr reduzieren möchte, muss den Menschen attraktive und alltagstaugliche Alternativen anbieten. Dazu gehören positive Anreize ebenso wie ein konsequenter Öffi-Ausbau, insbesondere in den Außenbezirken und über die Stadtgrenze hinaus. Gerade bei den Verbindungen zwischen Wien und Niederösterreich braucht es dafür eine länderübergreifende Planung", fordert Matthias Nagler.