ÖAMTC Logo

Quelle: oeamtc.at
Adresse: https://www.oeamtc.at/news/wien/wiener-klimafahrplan-verbote-ersetzen-keine-wirksame-klimapolitik-90816511
Datum: 27.11.2026 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

Freitag, 27.November 2026

Wiener Klimafahrplan: Verbote ersetzen keine wirksame Klimapolitik

Fahrverbotszonen, kleinere Parkpickerlbereiche, höhere Gebühren, Ausweitung von Tempo 30 und weniger Stellplätze.

Der Entwurf zum neuen Wiener Klimafahrplan setzt bei der individuellen Mobilität vor allem auf Einschränkungen. Der ÖAMTC fordert stattdessen realistische Ziele verbunden mit nachweislich wirksamen Maßnahmen und brauchbaren Alternativen.

Wiener Klimafahrplans 2027-2031

Der Entwurf zur Fortschreibung des Wiener Klimafahrplans 2027-2031 lässt keinen Zweifel an der Stoßrichtung offen. Der private Autoverkehr soll massiv zurückgedrängt werden. Kommen soll unter anderem eine kamerabasierte Zufahrtsbeschränkung für den 1. Bezirk sowie die Prüfung der Einrichtung in Gebieten anderer Bezirke. Zero-Emission-Zones, die einem Fahrverbot für Verbrenner gleichkämen, sollen fossile Antriebe aus der Stadt verbannen. Parkpickerlzonen sollen verkleinert und nach Emission sowie Materialfußabdruck gestaffelt werden, während die Oberflächenstellplätze allgemein drastisch reduziert werden sollen.

Große Ziele, aber kein nachvollziehbarer Weg

Bis 2030 soll der Anteil des Umweltverbundes, also die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den Öffis, von derzeit 73 auf 85 Prozent steigen. Gleichzeitig soll sich die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze gegenüber 2021 halbieren, der Motorisierungsgrad von derzeit 364 auf 250 Pkw je 1.000 Einwohner senken und der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Neuzulassungen 100 Prozent erreichen. Kurz um: Sehr ambitioniert!

Ein Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte zeigt jedoch, wie weit diese Zielwerte von der Realität entfernt sind. Der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split stagniert seit Jahren, während die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze seit 2021 teilweise sogar zugenommen hat. Der Motorisierungsgrad ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten lediglich um neun Prozent gesunken und selbst Margareten liegt als Bezirk mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad noch über der angestrebten Zielmarke. Emissionsfreie Fahrzeuge machen derzeit zudem nur rund sieben Prozent des Bestands aus.

Wie diese Entwicklung innerhalb weniger Jahre grundlegend umgekehrt werden soll, bleibt offen. Ebenso wenig wird nachvollziehbar dargestellt, welchen konkreten Beitrag die einzelnen Maßnahmen zur Zielerreichung leisten sollen.

Wer unrealistische Ziele setzt, muss zumindest einen realistischen Weg dorthin aufzeigen. Überambitionierte Vorgaben dürfen nicht dazu führen, dass fehlende Fortschritte mit immer weitergreifenden Einschränkungen beantwortet werden.

Mobilität als Luxusgut

Der Klimafahrplan droht Mobilität für viele Wienerinnen und Wiener sowie Pendler und Gäste erheblich zu verteuern. Im Raum stehen höhere Parkpickerlabgaben, während die damit verbundene Leistung durch kleinere Berechtigungszonen gleichzeitig eingeschränkt werden soll. „Gilt das Parkpickerl nur noch im eigenen Grätzl, müssten für Fahrten in andere Teile des Bezirks zusätzlich Parkscheine gelöst und Höchstparkdauern eingehalten werden“, betont ÖAMTC-Verkehrsexperte Nagler. Ohne ein umfassendes neues Parkraummodell drohen dadurch höhere Kosten, zusätzlicher Parksuchverkehr und mehr Bürokratie.

Gleichzeitig sollen Oberflächenstellplätze deutlich eingeschränkt werden. Wer weiterhin auf ein Auto angewiesen ist, müsste dann einen teuren Garagenplatz anmieten, sofern überhaupt einer verfügbar ist. Durch Erhöhung der Nachfrage werden mit Sicherheit auch die Preise steigen! Mögliche einschneidende Fahrverbote oder Zufahrtsbeschränkungen könnten darüber hinaus die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs erforderlich machen. Der Umstieg auf Elektromobilität muss sozial verträglich gestaltet werden und darf Menschen mit geringeren finanziellen Möglichkeiten nicht von individueller Mobilität ausschließen.

Die Kostenentwicklung wird auch beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zunehmend spürbar, denn auch der Preis der Wiener Jahreskarte ist innerhalb weniger Jahre mit einem Anstieg von knapp 33% deutlich kostenintensiver geworden.

Höhere Gebühren für eingeschränkte Leistung, teure Garagenplätze und möglicherweise ein erzwungener Fahrzeugwechsel – individuelle Mobilität droht in Wien zum Luxusgut zu werden.

Kameraüberwachte Fahrverbote mit erheblichen Fragezeichen

Die seit Jahren diskutierte kameraüberwachte Zufahrtsbeschränkung innerhalb der Ringstraße stellt nur den Anfang der Überlegungen dar. Entgegen politischer Zusicherungen wird im Entwurf des Klimafahrplans nun auch eine Ausweitung von Zufahrtsbeschränkungen und Zero-Emission-Zones auf weitere Bezirke erwogen. Damit drohen großflächige Fahrverbote, die nicht nur den privaten Autoverkehr, sondern auch Besucher*innen, Handwerksbetriebe, Lieferdienste und andere Wirtschaftsverkehre erheblich einschränken würden.

Der ÖAMTC lehnt solche Zufahrtsbeschränkungen klar ab. Zwei aktuelle wissenschaftliche Veröffentlichungen untermauern die erheblichen Bedenken gegen die geplante Kameraüberwachung. Ein Rechtsgutachten zeigt ernsthafte datenschutz- und verfassungsrechtliche Probleme auf. Eine verkehrswissenschaftliche Fachanalyse der TU Wien kommt zudem zum Ergebnis, dass sich aus dem dokumentierten Unfallgeschehen keine dringende Erforderlichkeit einer flächendeckenden automationsunterstützten Zufahrtskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ableiten lässt. Mehr dazu unter Automationsunterstützte Zufahrtskontrollen | ÖAMTC

Nach § 98h StVO ist eine derartige Kameraüberwachung nur zulässig, wenn sie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit *dringend erforderlich* ist. Für das geplante

Wiener Modell fehlt aus Sicht des ÖAMTC genau diese Voraussetzung. Eine flächendeckende Erfassung von Kfz-Kennzeichen zur Durchsetzung politisch gewünschter Fahrverbotszonen ist weder datenschutzrechtlich noch verkehrstechnisch zu rechtfertigen, der ÖAMTC hat sich auch schon an entsprechender Stelle mit rechtlichen und verkehrstechnischen Einwänden dazu geäußert.

Ausweitung von Tempo 30 zum Zwecke des Klimaschutzes

Die Stadt Wien plant gemäß Klimafahrplan eine Ausweitung von Tempo 30-Bereichen. Einerseits interessant, da bereits mehr als 75% des Wiener Straßennetzes verkehrsberuhigt sind (der Großteil des Rests sind entweder Straßen mit ÖV oder wichtige Verbindungsrouten) und andererseits fraglich, inwiefern Tempo 30 einen Beitrag zum Klimaschutz leisten soll. Untersuchungen, u.a. der TU Wien aus dem Jahr 2014, belegten bereits vor Jahren, dass die Einführung von Tempo 30 keinen nennenswerten Vorteil bei den Emissionen aufweist, tlw. kann sogar Nachteiliges entstehen.

Der ÖAMTC unterstützt Geschwindigkeitsreduktionen dort, wo sie aufgrund konkreter Sicherheitsdefizite oder besonderer Schutzbedürfnisse sachlich gerechtfertigt sind. Die Aufnahme von Zielen und Leitprinzipien wie Kriterien des Klima- und Umweltschutzes in die StVO lehnt der ÖAMTC strikt ab. Die StVO ist nicht als allgemeines Instrument der Klimapolitik konzipiert, sondern dient der Verkehrssicherheit und der geordneten Abwicklung des Verkehrs. Das wird auch so bleiben.

E-Mobilität fordern, Umstieg erschweren

Besonders widersprüchlich ist der Umgang mit der Elektromobilität. Einerseits war eines der zentralen Ziele des Klimafahrplans den Verkehr vollständig zu dekarbonisieren und den Umstieg auf Elektrofahrzeuge mit der Zielsetzung voranzutreiben, den Neuzulassungsanteil von E-Fahrzeugen im Stadtverkehr bis 2030 auf 100% zu steigern. Andererseits soll im neuen Entwurf des Klimafahrplans der Ausbau öffentlicher Ladepunkte drastisch zurückgefahren und stärker auf private oder halböffentliche Flächen verlagert werden, die vielerorts nicht zur Verfügung stehen.

Für Menschen ohne eigenen Stellplatz wird der Umstieg damit nicht erleichtert, sondern nahezu verhindert. Wer keine private Lademöglichkeit hat, braucht eine verlässliche und leistungsstarke öffentliche Ladeinfrastruktur.

Klimaschutz braucht wirksame und leistbare Lösungen

Der ÖAMTC bekennt sich klar dazu, dass auch der Verkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Der Entwurf zum Update des Klimafahrplans setzt jedoch zu stark auf Verbote und finanzielle Belastungen, ohne die Wirkung der einzelnen Maßnahmen nachvollziehbar darzulegen. Gleichzeitig fehlen vielerorts jene alltagstauglichen Alternativen, die einen Umstieg überhaupt erst ermöglichen würden.

Notwendig ist ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr mit besseren Verbindungen zwischen Wien und dem Umland, eine ausreichende Ladeinfrastruktur und attraktive Möglichkeiten, Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sinnvoll miteinander zu kombinieren. Erst wenn überzeugende Alternativen für die breite Masse vorhanden sind, können Menschen ihre Mobilitätsgewohnheiten dauerhaft verändern.

Eine klimafitte Stadt ist nicht automatisch eine autofreie Stadt. Wien braucht wirksame und leistbare Mobilitätsangebote statt immer neuer Verbote, Gebühren und Einschränkungen. Zudem darf nicht nur an Wiener und Wienerinnen gedacht werden, sondern es muss auch an die für die Stadt so wichtigen Pendler gedacht werden.