



KLIMASCHUTZ IN WIEN

GLOBAL 2000-Factsheet

INFO-SHOP

POSTBOX

WIKILETZE
KUNSTWISSEN



INHALT

1	Einleitung	S. 3
2	Treibhausgase	S. 4
3	Energie	S. 5
4	Gebäude	S. 6
5	Mobilität	S. 6
6	Fazit & Forderungen	S. 7

1 EINLEITUNG

Die Bundesländer haben beim Klimaschutz großen Spielraum: etwa im Wohnbau, in der Raumordnung, der Mobilität und beim Ausbau erneuerbarer Energien. Für ein Gelingen der Energiewende in Österreich ist somit auch entscheidend, welche Richtung jedes Bundesland in der Klimapolitik einschlägt. Im vorliegenden Factsheet widmen wir uns der Klimapolitik Wiens.

Die kommende Landtags- und Gemeinderatswahl ist entscheidend für den Klimaschutz!

Damit Österreich seine Klimaziele erreichen kann, muss auch die nächste Stadtregierung eine ambitionierte Strategie verfolgen, denn Wien ist für 12 % der Treibhausgasemissionen Österreichs verantwortlich¹.

In der 2022 beschlossenen Smart City Strategie für Wien wurde zwar im Einklang mit der bundesweiten Zielsetzung die **Klimaneutralität bis 2040 als langfristiges Ziel** festgelegt², allerdings reicht die angestrebte Treibhausgasreduktion bis 2030 nicht aus, um dieses Ziel auch tatsächlich zu erreichen. Daher sehen wir noch Nachbesserungsbedarf, damit der Wiener Plan dem ambitionierten Ziel gerecht wird.

In ihrer Smart City Strategie sowie im ergänzenden Wiener Klimafahrplan³ hat sich die bisherige Stadtregierung mehrere Etappen- und Teilziele gesteckt. Im vorliegenden Factsheet wurden diese einer genaueren Analyse unterzogen.



¹ vgl. Umweltbundesamt (2024): Bundesländer-Luftschadstoff-Inventur

² vgl. Magistrat der Stadt Wien (2022): Smart Klima City Strategie Wien

³ vgl. Magistrat der Stadt Wien (2022): Wiener Klimafahrplan - Unser Weg zur klimagerechten Stadt

2 TREIBHAUSGASE

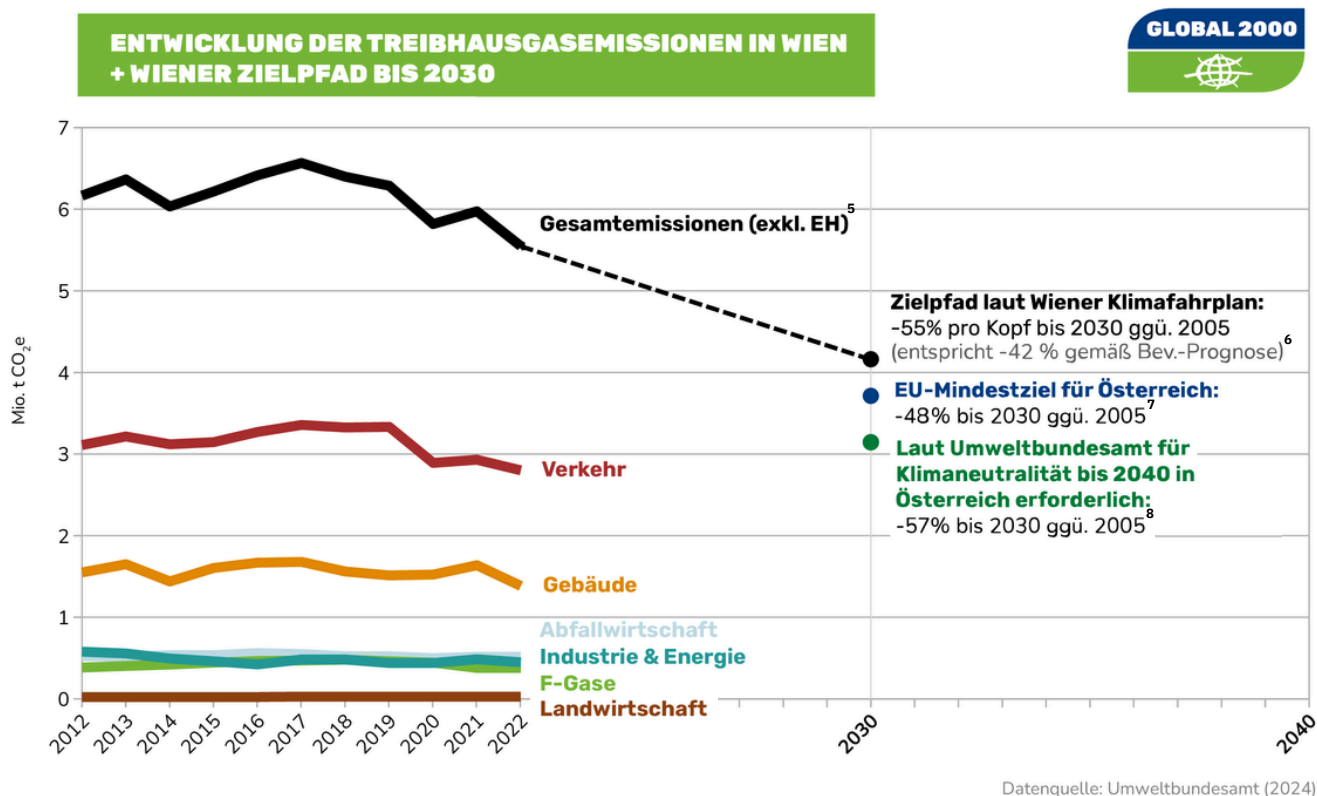
Was in der Wiener Strategie fehlt, ist eine Definition, was unter Klimaneutralität verstanden wird. Laut wissenschaftlichen Untersuchungen müssen die Emissionen um 90 bis 95 % gegenüber 2005 gesenkt werden, denn nur 5 bis max. 10 % können durch natürliche und technische Kohlenstoffsenken kompensiert werden⁴.

Als **Etappenziel** wurde festgelegt, die Treibhausgasemissionen pro Kopf bis 2030 um 55 % gegenüber 2005 zu reduzieren⁵. Bei der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung⁶ entspricht dies einer Gesamtreduktion um 42 %. Dies steht weder im Einklang mit dem EU-Mindestziel für Österreich, welches vorsieht, dass Österreich seine Emissionen außerhalb des Emissionshandelssektors bis 2030 um 48 % senken muss⁷, noch mit dem ‚Szenario Transition‘ des Umweltbundesamts, das zur Erreichung von Klimaneutralität bis 2040 in Österreich eine Reduktion um 57 % bis 2030 als erforderlich ansieht⁸ (siehe Grafik).

Außerdem würde Wien bei einer linearen Reduktion zwischen 2021 und 2030 insgesamt 50 Mio. t CO₂-Äquivalent (CO₂e) ausstoßen. Die Stadt hat sich allerdings zum Ziel gesetzt, ab 2021 max. 60 Mio. t CO₂e zu emittieren. Das würde bedeuten, dass für die Zeit nach 2030 insgesamt nur mehr ein Treibhausgasbudget von etwa 10 Mio. t CO₂e übrig bliebe.

Bisher wurden zwischen 2005 und 2022 die Pro-Kopf-Emissionen von 4,4 auf 2,8 t CO₂e (-36 %) gesenkt⁹.

Auch die **sektoralen Ziele** bis 2030 für Verkehr (- 50 % ggü. 2005) und Gebäude (- 55 % ggü. Ø 2005 - 2010) beziehen sich auf die Emissionen pro Kopf. Diese Sektoren haben den mit Abstand größten Anteil an den Emissionen in Wien (Verkehr: 50 %, Gebäude: 25 %)⁹. Nennenswerte Reduktionen gab es dort zuletzt nur in den von Pandemie und Energiekrise geprägten Jahren 2020 und 2022 (siehe Grafik).



⁴ vgl. CCCA (2019): Ref-NEKP

⁵ Die Reduktionsziele beziehen sich auf die gesamten Treibhausgasemissionen exkl. EU-Emissionshandelssektor. Dieser umfasst große Industrieanlagen und Kraftwerke und hatte in Wien im Jahr 2022 einen Anteil von rund 30 %.

⁶ vgl. wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose

⁷ vgl. EU-Lastenteilungsverordnung 2018/842

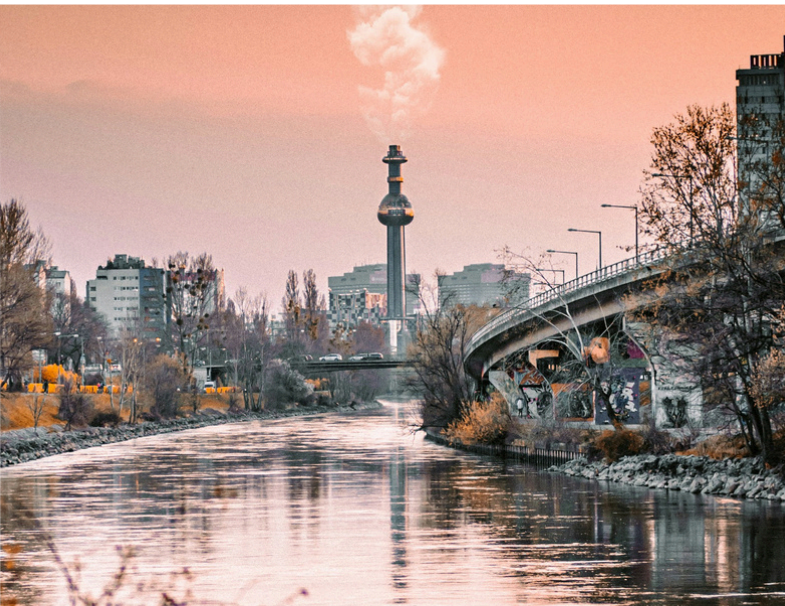
⁸ vgl. Umweltbundesamt (2023): Energie- und Treibhausgas-Szenarien 2023

⁹ vgl. Umweltbundesamt (2024): Bundesländer-Luftschadstoff-Inventur

3 ENERGIE

Der **Anteil erneuerbarer Energien** ist in Wien mit 12 % (2023) noch äußerst gering (AT: 41 %) und konnte in den vergangenen zehn Jahren kaum gesteigert werden^{10 11}. Das muss sich allerdings rasch ändern, denn bis 2030 will die Stadt ihren Endenergieverbrauch zur Hälfte und bis 2040 vollständig aus erneuerbaren Quellen decken. Hierfür soll der Pro-Kopf-Verbrauch bis 2030 um 30 % und bis 2040 um 45 % gegenüber 2005 gesenkt werden und die erneuerbare Energieerzeugung gleichzeitig bis 2030 verdreifacht und bis 2040 versechsfacht werden.

Seit 2005 konnte Wien seine Strom- und Fernwärmeerzeugung aus erneuerbaren Quellen allerdings nur um 63 % steigern¹⁰. Für eine Verdreifachung bis 2030 bedarf es also noch deutlich größerer Anstrengungen. Der gesamte Endenergieverbrauch ist im selben Zeitraum um 20 % gesunken. Auch hier fand der Großteil der Reduktion in den Krisenjahren 2020, 2022 und 2023 statt.



Elektrischer **Strom** wird in Wien vor allem noch aus fossilem Erdgas produziert (70 %) ¹⁰. Erneuerbare Quellen hatten 2023 nur einen Anteil von 28 % an der Stromerzeugung (19 % Wasserkraft + 5 % Bioenergie + 3 % PV + geringe Windkraft-Anteile). 2 % des erzeugten Stroms entstammen der Abfallverwertung. Darüber hinaus muss 1/3 des Strombedarfs nach Wien importiert werden.

Auch **Fernwärme** entstammt in Wien noch zu 63 % fossilen Heiz(kraft)werken (2023: 59 % Gas, 4 % Öl). Daneben haben auch Bioenergie (17 %) und nicht biogene Abfälle (18 %) bedeutende Anteile¹⁰. Im 2024 beschlossenen Wärmeplan setzt die Stadt vor allem auf den Ausbau und die Verdichtung der Fernwärme. Für die Dekarbonisierung der Fernwärme wurde 2040 als Zieljahr festgelegt. Dann soll diese vorrangig durch Geothermie und Wärmepumpen bereitgestellt werden. Aktuell gehen nur 2 % auf Solar-, Erd- und Umgebungswärme zurück.

¹⁰ vgl. Statistik Austria (2024): Energiebilanzen

¹¹ Anteil anrechenbarer erneuerbarer Energieträger gemessen am Verbrauch; gemäß der ursprünglichen Fassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU (RED I), Anm.: Eine Berechnung gemäß RED II wurde in den Energiebilanzen der Bundesländer bisher nicht durchgeführt.

4 GEBÄUDE

Im Gebäudesektor ist vorgesehen, den Pro-Kopf-Energieverbrauch für Heizen, Kühlen und Warmwasser um 20 % bis 2030 und um 30 % bis 2040 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2010 zu senken. Außerdem wurde ein **Ausstieg aus Ölheizungen bis 2035 und aus Gasheizungen bis 2040** festgelegt. Ein rechtlicher Rahmen steht jedoch noch aus. Derzeit besitzt in Wien noch fast die Hälfte (46 %) der Haushalte eine Gasheizung¹². Der Anteil konnte in den vergangenen zehn Jahren nicht maßgeblich gesenkt werden. Genauso viele Haushalte sind aktuell an das Fernwärmenetz angeschlossen.

Auch ein Konzept für die **thermische Sanierung** des Gebäudebestands fehlt in Wien noch. Sowohl die Sanierungsrate als auch die thermische Qualität von Sanierungen und Neubauten sind unzureichend. Näheres hierzu ist in unserem [Bundesländer-Wärmewende-Check](#) nachzulesen.



5 MOBILITÄT



Im Bereich Mobilität will die Stadt den Anteil der im **Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, zu Fuß)** zurückgelegten Wege bis 2030 auf 85 % steigern. Allerdings stagniert der Wert seit 2021 bei 74 bis 75 % und lag bereits 2019 zum ersten Mal bei 75 % (siehe Grafik S. 7)¹³. Das Ziel bis 2025 - eine

Steigerung des Anteils auf 80 %¹⁴ – wird wohl verfehlt. Ein Anstieg des Fahrrad-Anteils ab 2020 ging zulasten des öffentlichen Verkehrs. Zudem wächst die ÖV-Stammkundenschaft nicht signifikant stärker als die Bevölkerung¹⁵.

Den **Motorisierungsgrad** will man von derzeit 284¹⁶ auf 250 PKW pro 1.000 Einwohner:innen senken und ab 2030 nur noch nicht-fossile Fahrzeuge neu zulassen. Derzeit liegt der Anteil bei gerade einmal 19 %¹⁷. Das PKW-Aufkommen an der Stadtgrenze soll laut Plan bis 2030 halbiert werden.

Jedoch widerspricht es den Zielen, dass die Stadtregierung an Straßen-Großprojekten wie dem **Lobautunnel** festhält, obwohl dieser laut Strategischer Prüfung¹⁸ zusätzliche Verkehrsbelastungen verursachen würde und nicht nur aus Umweltschutzgründen, sondern auch aus verkehrsplanerischer Sicht die schlechteste Variante darstellt. Zudem ist der Lobautunnel mit Kosten von 2,4 Mrd. Euro die teuerste der geprüften Varianten, während man bei der alternativen Variante, die auf ÖV-Verbesserung, Radwege-Ausbau und verkehrslenkende Maßnahmen setzt, bei Kosten von lediglich 0,4 Mrd. Euro ganze 2 Mrd. Euro einsparen würde.

¹² vgl. Statistik Austria (2023): Energieeinsatz der Haushalte

¹³ vgl. Wiener Linien (2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025): Modal Split

¹⁴ vgl. Magistrat der Stadt Wien - MA 18 (2014): STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien

¹⁵ vgl. Wiener Linien (2024): Bilanz 2023 & Statistik Austria (2025): Bevölkerung zu Jahres-/Quartalsanfang

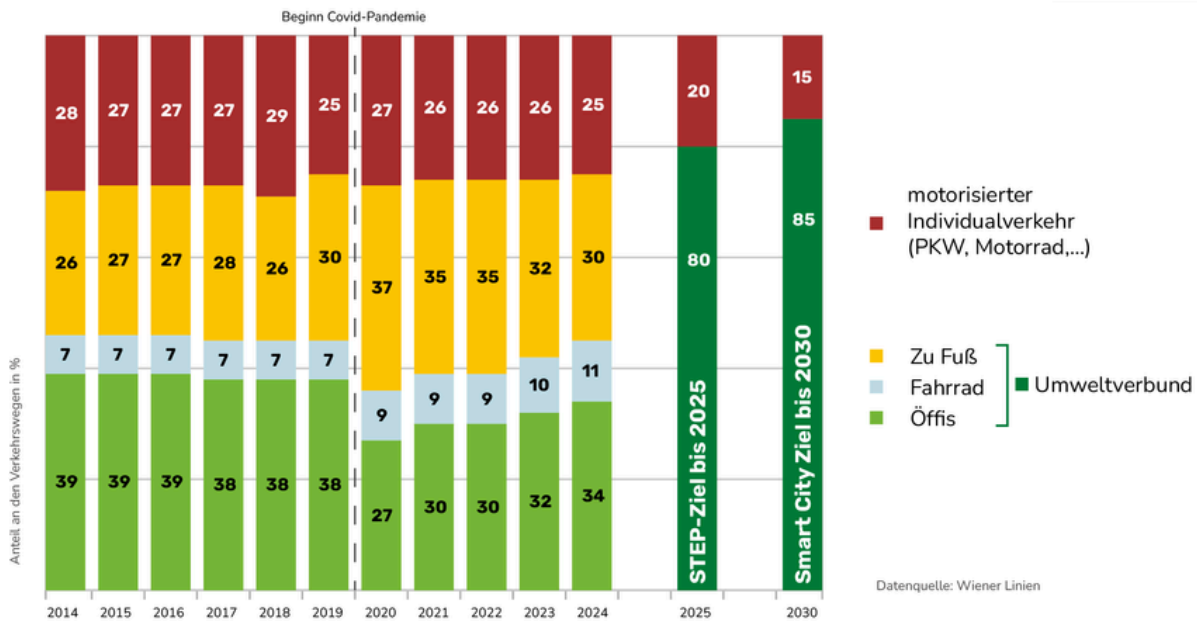
¹⁶ vgl. Statistik Austria (2025): Kfz-Bestand 2024

¹⁷ vgl. Statistik Austria (2025): Kfz-Neuzulassungen 2024

¹⁸ vgl. BMK (2025): Wiener Außenring Schnellstraße - Strategische Prüfung Verkehr –Umweltbericht

VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT) IN WIEN: ENTWICKLUNG UND ZIELE

GLOBAL 2000



6 FAZIT & FORDERUNGEN

Wien hat sich zwar einige ambitionierte Ziele gesetzt, doch diesen Zielsetzungen müssen nun auch Taten folgen. Der Anteil fossiler Energien ist in allen Bereichen nach wie vor hoch, von der Energieerzeugung über die Wärmebereitstellung in Gebäuden bis hin zur Mobilität. GLOBAL 2000 sieht also noch Nachbesserungsbedarf, damit der Wiener Plan dem Ziel der Klimaneutralität gerecht wird:

Unsere Forderungen an die zukünftige Wiener Stadtregerung

- ! die Verankerung des Ziels der Klimaneutralität bis 2040 im Klimagesetz, einschließlich sektoraler Ziele und eines klar definierten Zielpfades : Als Zwischenziel sollte enthalten sein, bis 2030 die Treibhausgasemissionen um mindestens 57 % gegenüber dem Jahr 2005 zu reduzieren.
- ! die Verankerung eines rechtlich verbindlichen Ausstiegs aus Ölheizungen bis 2035 und aus Gasheizungen bis 2040 in einem Erneuerbaren-Wärme-Landesgesetz
- ! die vollständige Umstellung der Fernwärme auf klimafreundliche Technologien bereits bis 2035
- ! die Steigerung der Sanierungsrate auf 3 % sowie die Erhöhung der Qualitätsstandards für thermische Sanierungen und Neubauten durch eine ausreichende Dotierung und entsprechende Ausgestaltung der Landesförderungen sowie durch Anpassungen in der Bauordnung
- ! die Absage von klimaschädlichen und verkehrspolitisch sinnlosen Projekten wie der Lobau-Autobahn, stattdessen: Aufbau einer klimafreundlichen Mobilitätsinfrastruktur in der gesamten Stadt, vor allem auch in den Rand- und Flächenbezirken
- ! den zügigen Ausbau der Fahrradinfrastruktur, um dem steigenden Fahrradverkehr gerecht zu werden
- ! die Entwicklung eines Masterplans für die Anpassung an die Klimakrise: Flächendeckende Begrünung und Entsiegelung, um der sommerlichen Überhitzung der Stadt entgegenzuwirken



IMPRESSUM:

Medieninhaberin, Eigentümerin und Verlegerin: Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000, Neustiftgasse 36, 1070 Wien, Tel. (01) 812 57 30, E-Mail: office@global2000.at, Webseite: www.global2000.at, ZVR: 593514598, Inhalt: Maximilian Hejda & Johannes Wahlmüller, Redaktion: Astrid Breit, Layout: GLOBAL 2000, Bildrechte: Canva (Cover, S. 3, S. 5 oben & 6), Unsplash (S. 5 unten/Sami Ullah, Backcover/Dmitry Shamis)