

# Prioritäten zur Erreichung der Wiener Klimaziele (Vers. 2.2)

Orientierungen zur Diskussion

Erstellt auf Basis des Screenings von Wiener Strategien,  
Konzepten und Stakeholder-Papieren sowie des  
*Smart City Roadmapping Prozesses*,  
ergänzt nach den Diskussionen im 1. Wiener Klimarat

Zusammenstellung  
Urban Innovation Vienna

November 2020

# **1 Charakter dieses Dossiers: Screening, Fokussierung, Priorisierung als Hintergrund für Diskussionen im Wiener Klimarat**

Das vorliegende Dossier wurde als Diskussionsgrundlage für die erste Sitzung des *Wiener Klimarats*, die im September 2020 stattfand, erstellt. Es wurde im Lichte dieser Besprechungen ergänzt und überarbeitet und versteht sich als Dokument, das „rollierend“ durch Diskussionen und neue Erkenntnisse weiterentwickelt werden soll und als Hintergrund für die gemeinsame Arbeit im *Wiener Klimarat* in den kommenden Jahren dienen soll. Das Papier hat nicht den Charakter eines abgestimmten „Beschlussdokuments“, sondern bildet den fachlich Diskurs zu klimapolitischen Vorschlägen und prioritären Maßnahmen ab und dient damit weiterhin als Grundlage für die Diskussionen im Klimarat und entsprechende Empfehlungen an die Politik.

In den vorbereitenden Diskussionen zum ersten *Wiener Klimarat* wurde die Bandbreite an Zugängen, die große Vielfalt an Handlungssträngen und klimarelevanten Maßnahmenvorschlägen deutlich. Auch die diversen schriftlichen Dokumente (siehe nachfolgend) zeigen die enorme Breite an Themen und Gewichtungen, die im Zusammenhang mit Klimaschutz und Klimawandelanpassung von Relevanz sind. Deshalb wurde *Urban Innovation Vienna* ersucht, ein Screening der Vorschläge, Forderungen und Maßnahmen aus Wiener Strategiedokumenten, aus dem *Wiener Klimarat* sowie von Vorschlägen der weiteren im klimapolitischen Diskurs involvierter Stakeholder vorzunehmen und dabei den Fokus auf besonders wichtige Orientierungen und Maßnahmen in prioritären Handlungsfeldern zu legen.

Das Dossier basiert auf dem Screening einer Reihe von Vorarbeiten, insbesondere auf

- aktuellen Strategiedokumenten und Fachkonzepten der Stadt Wien (inkl. dem Entwurf für ein Klimaschutzprogramm KliP III), in denen sich eine Vielzahl an klimarelevanten Stoßrichtungen und Maßnahmen in den verschiedensten Themenbereichen finden;
- Empfehlungen und Positionspapieren aus dem Kreis des Wiener Klimarats – insbesondere den Dutzenden Vorschlägen für Wiener Klimamaßnahmen aus dem Kreis der Mitglieder des Sounding Board Gesellschaft (März 2020) und den „Überlegungen des Advisory Board Wissenschaft des Wiener Klimarates zur Prioritätensetzung in der Wiener Klimapolitik“ (Juni 2020). Letzteres schlägt etwa 30 „Ziele“ für die von den AutorInnen identifizierten „prioritären Handlungsbereiche“ (Governance, Gebäude, Mobilität, Energiebereitstellung, Beschaffung, Stadtklima, Grün- und Freiraum, Landwirtschaft, Gesundheit und Ernährung, Wissenschaft und Bildung) vor;
- Zwischenergebnissen des laufenden „Roadmapping-Prozesses“<sup>1</sup>, der die Aufgabe hat, prioritäre Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung der Wiener Smart City Ziele im Detail auszuarbeiten. Vorliegende klimapolitische Schlüsseldokumente werden dabei auf Tragfähigkeit und praktische Anwendbarkeit gescreent und im Dialog mit ExpertInnen reflektiert, gewichtet und um weitere Vorschläge angereichert.
- Diskussionen mit Mitgliedern des Klimarats, FachexpertInnen aus der Stadtverwaltung sowie weiteren ExpertInnen und Stakeholdern im Rahmen des Roadmapping-Prozesses sowie im Zuge der Überlegungen zur Ausgestaltung des Wiener Klimabudgets.

---

<sup>1</sup> Koordination: Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA18) / Urban Innovation Vienna

## 2\_Ausgangslage und Zielrahmen

### Das Wiener Klimapaket

Im Juni 2019 hat die Stadt Wien wesentliche Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt im Sinne der Pariser Klimaziele vorgenommen. Das „Wiener Klimapaket“ setzt sich zusammen aus

- **Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 – 2050 (SCWR)**  
als Dachstrategie, die langfristige Ziele und Handlungsfelder – aber keine Maßnahmen – festlegt;
- **Wiener Klimabudget**  
als zukünftig vorgesehenem zentralen Instrument zur verbindlichen Umsetzung von Maßnahmen;
- **Wiener Klimarat**  
als unabhängigem Beratungsgremium der Stadtpolitik in klimapolitischen Fragen.

### Der Zielrahmen

Das vorliegende Dossier, das aus dem Screening verschiedener Dokumente Kernorientierungen gefiltert hat, benennt prioritäre Maßnahmen, die zu setzen und heute schon in die Wege zu leiten wären, um die in der Rahmenstrategie definierten langfristigen Klimaziele erreichen zu können. Das übergeordnete Leitziel lautet bislang gemäß der Festlegung in der Smart City Rahmenstrategie 2019 – 2050:

*„Wien senkt die lokalen Treibhausgasemissionen pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 85 % bis 2050 gegenüber dem Basisjahr 2005.“<sup>2</sup>*

Das Advisory Board Wissenschaft (ABW) des Wiener Klimarats hat deutlich gemacht, dass die zitierte Zielsetzung nicht ausreichend ambitioniert ist. Es hat die Erreichung der Klimaneutralität bzw. von Netto-Null-Emissionen bis 2040 als zukünftig zu verfolgendes Ziel der Wiener Klimapolitik vorgeschlagen.

### Fokus auf die „großen Brocken“ im Bereich von Wiener Kompetenzen

Das vorliegende Dossier erhebt keinesfalls Anspruch auf einen vollständigen Maßnahmenkatalog, sondern fokussiert bewusst nur auf jene Handlungsfelder, die derzeit für die größten

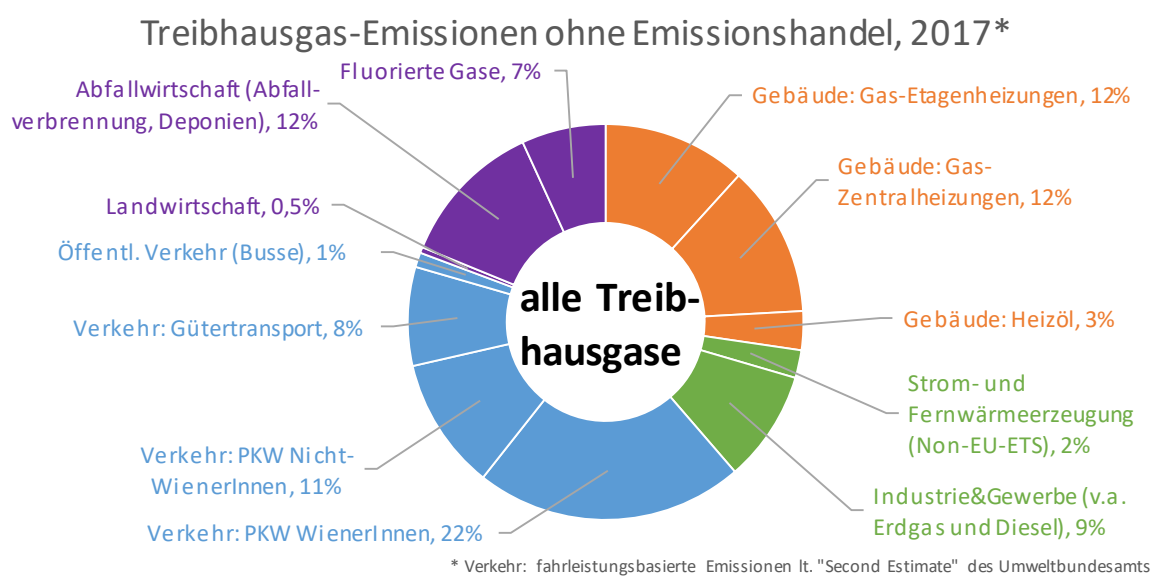
---

<sup>2</sup> Dieses Leitziel stellt auf Treibhausgasemissionen ab, die in Wien – außerhalb von Anlagen, die dem Europäischen Emissionshandelssystem (ETS) unterliegen – emittiert werden, und folgt damit dem „produktionsbasierten“ Bilanzierungsansatz. (Zur Diskussion „produktionsbasierter“ und/oder „konsumbasierter“ Ansatz siehe Kasten unten und Kapitel 7.)

Treibhausgasemissionen in Wien verantwortlich sind (siehe Abbildung 1) und jene Maßnahmen und Instrumente, die die größten Beiträge zur Erreichung der von der Stadt Wien (in der Smart City Wien Rahmenstrategie) beschlossenen Ziele erwarten lassen.

Der Fokus liegt generell auf Maßnahmen, die mit Instrumenten in der Kompetenz Wiens (als Stadt bzw. Bundesland) angestoßen bzw. umgesetzt werden können. Agenden, die in der Kompetenz des Bundes liegen, aber hohe Bedeutung für die Zielerreichung haben, sind separat ausgewiesen.

**Abbildung 1**  
Aufteilung der Treibhausgasemissionen im Wiener Stadtgebiet nach Sektoren (2017, Non-ETS)



Aus Sicht des ABW bieten das weite Feld der Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen durch stadtnahe oder stadteigene Unternehmungen sowie die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf Infrastrukturbetriebe im städtischen Eigentum weitere Möglichkeiten zur Forcierung der Treibhausgasneutralität auch im Non-ETS-Bereich und auch mit Wirkungen außerhalb Wiens (konsumorientierte Betrachtung).

Aus diesen Ausführungen lassen sich folgende Kernprioritäten hinsichtlich des angestrebten Wirkrahmens der Wiener Klimapolitik ableiten:

1. Prioritäre Fokus liegt auf Maßnahmen zur Reduktion der Non-ETS-Emissionen in Wien.
2. Darüber hinaus treibt Wien die Dekarbonisierung stadtnahe oder stadteigener Infrastrukturen im ETS-Bereich voran.
3. Insbesondere durch soft policies (Beschaffung, Kommunikation und Governance) werden auch konsumbasierte Treibhausgasemissionen beobachtet und zum Gegenstand des städtischen Aktionsrahmens.

Zur Diskussion einer Erweiterung der produktionsbasierten um eine konsumbasierte Betrachtung, die auch im Rahmen des Wiener Klimarats immer wieder geführt wird, siehe folgender Kasten.

### Erweiterung der produktionsbasierten um eine konsumbasierte bzw. ganzheitliche Betrachtung

Eine lediglich produktionsbasierte Treibhausgasbilanzierung betrachtet nicht alle Emissionen, für die Wien bzw. die Wiener Bevölkerung und Wirtschaftsakteure „verantwortlich“ sind. Es wird eingefordert, auch die Auswirkungen unseres Konsums außerhalb Wiens zu sehen und nicht auszublenden. Eine konsumbasierte Bilanzierung würde diese Treibhausgasemissionen berücksichtigen. Beispiele dafür: Methan- und CO<sub>2</sub>-Emissionen jener Rinder, die in Wien als Rindfleisch verzehrt werden; die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Produktion und des Transports jener T-Shirts, die in Wien gekauft werden; die durch Interkontinentalflüge von Wienerinnen und Wienern verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Schätzungen zufolge erhöht sich der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Fußabdruck eines Europäers durch die Einbeziehung der konsumbasierten Treibhausgase um rund 30 bis 50 Prozent gegenüber der reinen Betrachtung der produktionsbasierten Emissionen. Exakte Berechnungen gibt es bisher ebenso wenig wie Abschätzungen für Wien. Im Falle Wiens könnte dieser Aufschlag deutlich höher ausfallen, und zwar aus drei Hauptgründen: Erstens ist Wien kein ausgeprägter Industriestandort und somit ein Nettoimporteur an Konsum- und Investitionsgütern, deren Produktion energie- und CO<sub>2</sub>-intensiv ist. Zweitens bezieht Wien einen Großteil aller landwirtschaftlichen Produkte (Nahrungsmittel) von außen und lagert damit die mit der Landwirtschaft verbundenen Treibhausgasemissionen und andere Umweltauswirkungen aus. Und drittens legen die Wienerinnen und Wiener einen großen Teil ihrer PKW- oder Flugkilometer außerhalb der Stadtgrenzen zurück und belasten damit die Emissionsbilanzen Dritter.

Zusätzlich wird auch noch die Einbeziehung von weiteren Nachhaltigkeitsaspekten (jenseits von Treibhausgasen) bzw. der Ganzheitlichkeit in die Betrachtung betont, um den Herausforderungen unserer Zeit noch besser gerecht zu werden. Wesentliche Aspekte lauten dabei: Artenvielfalt, Boden, Grünraum, Trinkwasser, Nahrungsmittelversorgung, Gesundheit, Kreislaufwirtschaft etc.

Vor diesem Hintergrund spricht vieles für eine Erweiterung des Berichtsrahmens um konsumbasierte Emissionen und darüber hinaus – nicht notwendigerweise im Rahmen der „Klimagovernance“ – um mit dem Klimawandel in Zusammenhang stehende inhaltliche Aspekte, wie sie etwa – auch von Wien - im Rahmen des UN-Berichtsformats zu den Sustainable Development Goals (SDG) berücksichtigt werden.

Dennoch wird im Folgenden der Fokus auf die lokalen Treibhausgasemissionen in Wien aufrechterhalten und zwar mit folgenden Argumenten:

Erstens stehen für die „Steuerung“ der lokalen Prozesse und Verhaltensweisen, die zu Treibhausgasemissionen in Wien führen, eine Reihe von Maßnahmen und Instrumenten im eigenen Kompetenzbereich zur Verfügung. Im Vergleich dazu ist die Einflussnahme Wiens auf Produktionsprozesse außerhalb Wiens oder gar Österreichs sehr viel schwerer möglich. Wenn Klimaschutz und Klimawandelanpassung umsetzungsorientiert und effizient sein sollen, dann müssen sich diese Maßnahmen vor allem auf jenes „Staatsterritorium“ fokussieren, wo Wien direkte Handlungsmöglichkeiten hat: auf Wien.

Zweitens gibt es für die produktionsbasierten Emissionen valide und jährliche Daten von Statistik Austria und Umweltbundesamt, die internationalen Bilanzierungsvorschriften entsprechen. Wenn Klimapolitik faktenbasiert sein soll, dann muss sie sich an unstrittigen und international abgestimmten Emissionsbilanzen orientieren.

Drittens ist hat dieser Zielindikator nicht nur in Wien eine rund 20-jährige Tradition (die bis zum 1. Klimaschutzprogramm 1999 zurückreicht), sondern ist auch auf Ebene internationaler und europäischer Klimaabkommen üblich. So stellt z.B. auch das EU-interne „effort-sharing“, welches die Beiträge der Mitgliedsstaaten zum EU-Klimaziel festlegt, auf (i) das Basisjahr 2005, auf (ii) die produktionsbasierten Treibhausgasemissionen in (iii) den Non-ETS-Sektoren ab.

Unabhängig davon gilt es das Bewusstsein dafür zu schaffen und - wo immer möglich - durch eine Vielfalt an Maßnahmen zu unterstützen, die der Verantwortung der Wiener Bevölkerung auch außerhalb Wiens gerecht werden: Think globally, act locally!

## Klimaschutz-Governance und -Kommunikation

### Festlegung eines ambitionierteren Pfads zur Klimaneutralität und eines „Carbon Budgets“

Neu festgelegt werden soll, z.B. in einer Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie:

- „Klimaneutralität“ bzw. „CO<sub>2</sub>-Neutralität“ bzw. „Netto-Null-Emissionen“ bis 2040;
- der (z.B. lineare) Reduktionspfad bis dahin;
- und das daraus resultierende „THG-Budget“, also die kumulierte Gesamtmenge an Treibhausgasen, die in Wien außerhalb des Emissionshandels noch emittiert werden darf.

Dabei bleibt der Indikator für das Leitziel unverändert: Produktionsbasierte Treibhausgasemissionen pro Kopf in Wien ohne die Emissionen von Anlagen, die dem EU-Emissionshandel (ETS) unterworfen sind<sup>3</sup>.

Die Maßnahmen, die für die Erreichung eines nachgebesserten bzw. verschärften CO<sub>2</sub>-Leitziels notwendig sind, sind im Wesentlichen die Gleichen wie jene, die zur Erreichung des bisherigen Wiener Klimaleitziels gemäß Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 ins Auge gefasst wurden. Allerdings müssen sie noch früher implementiert und mit deutlich höherer „Schlagzahl“ und ohne weitgehende Ausnahmebestimmungen umgesetzt werden.

### Steuerung der Schritte zur Zielerreichung: Klimaschutz-Roadmapping und jährliches Klimabudget

Der wesentliche Governance-Prozess zur Umsetzung der Klimaziele soll die jährliche Erstellung eines Klimabudgets im Rahmen des städtischen Budgets sein, das folgende Elemente umfasst:

---

<sup>3</sup> Im Verkehrssektor werden weiterhin nur die in Wien anfallenden Kfz-Emissionen berücksichtigt.

- Klimabudget-Vorgaben basierend auf den strategischen Klimaschutz-Zielen der Stadt und dem noch zu definierenden Treibhausgas-Budget. Diese dienen als Benchmark für die Maßnahmenplanung und die Umsetzungsevaluierung.
- Klimabudget-Bericht mit aktuellen Daten und Informationen zum Klimaschutz in der Stadt, der eine Beurteilung des aktuellen Status erlaubt.
- Klimabudget-Maßnahmenplan mit allen geplanten Klimaschutz-Vorhaben für das Budgetjahr bzw. für den wirtschaftlichen Planungszeitraum. Die Vorhaben konzentrieren sich auf Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich der Stadt, die über die jeweiligen Budgetansätze im Voranschlag verankert sind, sowie auf klimapolitische Instrumente (ordnungspolitisch, strategisch, organisatorisch). Für die Vorhaben im Maßnahmenplan sollten jedenfalls folgende Parameter angeführt werden: Klimawirkungen (THG-Reduktion, Wirkungszeitraum), Verantwortlichkeiten und Zeitraum für die Umsetzung, budgetierte Kosten („Euro-Budget“) bzw. Einsparungen/Einnahmen.
- Klimabudget-Wirkungsmonitoring bewertet auf Basis der Berechnungen für die einzelnen Maßnahmen und Instrumente zusammenfassend die voraussichtlichen Klimawirkungen der Vorhaben insgesamt (Reduktion der Treibhausgasemissionen) und stellt dar, ob damit die Vorgaben erreichbar sind bzw. wie weit die Soll-Ist-Werte auseinanderliegen.
- Klimabudget-Umsetzungsevaluierung als Äquivalent zum „Rechnungsabschluss“ bewertet die Umsetzung des Klimabudgets des Vorjahres anhand einer Abweichungsanalyse und bestimmt die Konsequenzen für das Treibhausgasbudget. Sie ist damit ein wichtiger Input für die aktuelle Klimabudgetierung.

Als Schnittstelle zwischen den langfristigen klimarelevanten Strategiedokumenten (allen voran der Smart City Rahmenstrategie) und ihren angepassten Leitzielen der Stadt auf der einen Seite und der Festlegung konkreter periodischer Klimabudgets auf der anderen wird ein Roadmapping-Prozess etabliert, der der Klimabudgetierung vorgelagert ist. Auf diese Weise können die verschiedenen Themenfelder und die Vorhaben der einzelnen Fachbereiche integriert, wichtige Vorhaben bereits vorab bewertet („Klima-Check“) und Priorisierungen vorgenommen werden. Damit kann die finale Maßnahmenauswahl für das Klimabudget deutlich fokussierter erfolgen.

Diese Konzeption soll wesentlich dazu beitragen, dass die ambitionierten Ziele Wiens im Klimaschutz und bei notwendigen Maßnahmen im Bereich der Klimawandelanpassung als generelle Kernzielsetzungen für alle sektoralen Politikbereiche Wiens etabliert werden. Die Klimapolitik Wiens wird dadurch gleichbedeutend von höchster Priorität wie andere zentrale Politikbereiche, wie sie etwa in den Handlungsfeldern Wirtschaft, Beschäftigung, soziale Verantwortung, Bildung und Gesundheit bereits gegeben ist.

### Mehr Klimakommunikation, -bildung und -bewusstseinsbildung – intern und extern

Eine Klimaschutzoffensive in Wien benötigt – neben bzw. zur Unterstützung der „Ownership“ auf Ebene der Regierung und der Verwaltung – ein stark motivierendes und die Bevölkerung mobilisierendes Narrativ, das sich auf „positive Bilder“ bzw. „positive Storylines“ stützt und den individuellen wie kollektiven Mehrwert der Klimawende klarmacht. Positives Storytelling heißt aber nicht, Differenziertheit zu verlieren oder Problemlagen zu ignorieren. Wesentlich ist, dass das Narrativ klar und überzeugend ist und mobilisierend wirkt. Zur erfolgreichen Umsetzung von

wirksamen Klimamaßnahmen braucht es das engagierte Mitziehen einer überzeugten Bevölkerung und wesentlicher Stakeholder (Ownership), die unter anderem über Storytelling sensibilisiert und gewonnen werden können. Insofern ist zu überlegen, wie diese Anliegen bzw. Ziele zukünftig besser unterstützt werden können.

Auch innerhalb des Magistrats bzw. im Bereich städtischer Unternehmen ist es wesentlich, dass auf allen Führungsebenen ein überzeugendes Bekenntnis zu einer konsistenten Governance für Klimaschutz und Klimawandelanpassung gegeben und handlungsleitend ist, und dass bei allen Entscheidungen in allen Bereichen der Wille zum Ausdruck kommt, Wien umfassend klimafit zu machen. Deshalb soll Wien im eigenen Wirkungsbereich eine Vorbildrolle einnehmen, beispielweise beim Ausstieg aus fossil betriebenen KfZ und Heizungen, beim achtsamen Umgang mit Lebensmitteln, bei der Kreislaufwirtschaft, beim Bodenschutz etc.

Darüber hinaus wird auch dem Thema klimarelevante Aus- und Weiterbildung mehr Bedeutung zukommen müssen. Das betrifft alle Ebenen: Die Grund- und Pflichtschulen, die höheren Schulen, die Fachhochschulen und Universitäten bis hin zu entsprechenden Initiativen für die Weiterbildung von ProfessionistInnen in für die Energiewende entscheidenden Berufen (z.B. InstallateurInnen, Haus- und BautechnikplanerInnen).

### Klimaschutz- und Klimawandelanpassung: Ein Milliardeninvestitionsprogramm nach der Coronakrise für den Wirtschaftsstandort Wien und den Wiener Arbeitsmarkt

Die zunehmende Dringlichkeit für klimapolitische Maßnahmen einerseits und der Covid-bedingte Wirtschaftseinbruch andererseits eröffnen für die erste Hälfte der kommenden Wiener Regierungsperiode ein „window of opportunity“, das offensiv für die rasche Implementierung von starken, klima- und wirtschaftspolitisch nachhaltig wirksamen Strukturmaßnahmen genutzt werden sollte. Dieses Dossier bzw. Prioritätenpapier ist deshalb auch als „Wirtschaftsbelebungs- und Innovationspapier“ zu verstehen, weil durch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Verkehrs-, Gebäude- und Energiesektor öffentliche, v.a. aber private Investitionen in Milliardenhöhe ausgelöst werden könnten, die relevante Effekte auf das regionale BIP und den regionalen Arbeitsmarkt haben würden. Gerade der durch Covid 19 massiv verstärkten Arbeitslosigkeit und dem dramatischen Konjunkturerinbruch könnten durch diese transformativen Investitionen zukunftsweisend begegnet werden.

Selbstverständlich gilt es, dabei auch ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass wirtschaftlich Schwache bei den auch in ihrem Bereich erforderlichen Investitionsmaßnahmen nicht überfordert werden. Eine soziale Abfederung, z.B. durch Förderungen, ist dafür erforderlich. Es gilt aber auch festzuhalten, dass insbesondere wirtschaftlich Schwache und vulnerable Gruppen am meisten unter den Folgen des Klimawandels leiden werden und insofern viele Klimamaßnahmen gerade aus sozialen Gründen Sinn machen.



### 3\_Fokus Mobilität und Verkehr

Der Verkehr ist jener Sektor in Wien, der für den höchsten Anteil (42%) an den gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Gemäß der SCWR 2019 – 2050 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors (außerhalb des Emissionshandelssektor) pro Kopf bis 2030 um 50 % sinken; bis 2050 soll der Verkehr in Wien vollständig dekarbonisiert sein. Diese Zielsetzung aus der aktuellen SCWR gilt es an das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 anzupassen.

Für die Zielerreichung sind zwei Stoßrichtungen von zentraler Bedeutung:

- Zum einen die **Reduktion der mit Kfz zurückgelegten Kilometer pro Person**  
Das erfordert eine forcierte Verlagerung der Mobilität auf den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr sowie die Realisierung der „Stadt der kurzen Wege“ zur Reduktion des täglichen Mobilitätsbedarfs und Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr.
- Zum anderen die **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro gefahrenem Kilometer**  
Das erfordert den Umstieg auf alternative, nicht-fossile Antriebe bzw. auf Fahrzeuge mit geringerem Treibstoffverbrauch.

Die erste Stoßrichtung ist jedenfalls sowohl aus mobilitäts- wie auch klimapolitischen Gründen essentiell und braucht ein gutes Zusammenspiel aus „Push“- und „Pull“-Maßnahmen. Die zweite Stoßrichtung wird maßgeblich durch Verordnungen auf europäischer Ebene unterstützt, die regeln, dass die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Gramm pro Kilometer) der von den Herstellern in den Verkehr gebrachten Neuwagenflotten abzusenken sind. Allerdings ist in Österreich im letzten Jahr der CO<sub>2</sub>-Durchschnittswert der Neuwagenflotte gestiegen, während er in der EU insgesamt gesunken ist. Einem derartigen Auseinanderlaufen der Entwicklung in Österreich/Wien einerseits und der EU andererseits ist im Sinne der SCWR-Zielerreichung durch geeignete Maßnahmen (vom Bund und von Wien) aktiv entgegenzuwirken.

## Prioritäre Maßnahmen und Instrumente

### Parkraumbewirtschaftung NEU

Die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad-, Fußverkehr) verlief in den letzten Jahren nur noch stagnierend. Mit der Parkraumbewirtschaftung steht ein etabliertes, wirkungsvolles Mittel der Verkehrssteuerung und der Reduktion des MIV zur Verfügung, das – um die Ziele der SCWR erreichen zu können – einer Weiterentwicklung und Optimierung bedarf.

Daher:

- Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung NEU mit abgestimmten Lösungen/Regeln für ganz Wien. Kernelemente einer solchen neuen Parkraumbewirtschaftung sind insbesondere:
  - eine variable Tarif-Staffelung, d.h. Steuerung der Nachfrage über den Preis;
  - eine generell höhere (zweckgebundene) Bepreisung;

- kleinere Berechtigungszonen (Reduktion des „Binnenverkehrs“ innerhalb der jeweiligen Zonen);
- die Nutzung der Effizienzvorteile digitaler Werkzeuge;

Möglichkeiten für eine Staffelung der Kosten nach fahrzeugbezogener Größe/CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten sondiert werden, um besonders energieeffiziente bzw. nicht-fossil betriebene Fahrzeuge gegenüber anderen zu bevorzugen. Die Einnahmen fließen weiterhin zweckgebunden in den Umweltverbund.

### Investitionen in den Umweltverbund sicherstellen und forcieren

Der Umweltverbund ist das Vehikel, um die Mobilitätsbedürfnisse der Wienerinnen und Wiener in Einklang mit den CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen zu bringen. Eine Verkehrsverlagerung und damit die Reduktion der mit Kfz zurückgelegten Kilometer pro Person funktioniert aber nur, wenn in allen Stadtteilen leistungsfähige und komfortable Alternativen zum MIV geboten werden. Die dafür notwendigen Investitionen und Infrastrukturen müssen sichergestellt werden. Der für die Forcierung des Umweltverbundes benötigte Platz kann nur geschaffen werden, wenn im Gegenzug der Platzverbrauch durch mobile und parkende Kraftfahrzeuge reduziert wird.

Daher:

- ÖV-Ausbau, insbesondere in den Außenbezirken und ins Umland
- Initiative Wiens für eine S-Bahn/REX-Offensive, d.h. Vorantreiben der Planung und Finanzierung des 2. Schieneninfrastrukturpakets mit den ÖBB, Ausweitung der Leistungen in den Verkehrsdienste-Verträgen mit den Bundesbahnen und den Wiener Lokalbahnen. Schnellbusachsen sollen als rasch realisierbare Ergänzung zum Bahnsystem in der Region umgesetzt werden.
- Bei Wiener Stadtentwicklungsgebieten ist ein leistungsfähiger Anschluss an den ÖPNV von Beginn an sicherzustellen – im Falle von Verzögerungen: Umsetzung von Interimslösungen (z.B. Bereitstellung von Schulbussen, Shared-Mobility-Angebote, Zustellservices)
- Umsetzung von zentralen Straßenbahnprojekten
- Qualitätsoffensive Radwege für ein komfortables, sicheres und lückenloses Netz. U.a. Umsetzung von 8 Radlangstrecken und 20 qualitativ hochwertigen Fahrradstraßen pro Jahr sowie Lückenschluss und Qualitätssicherung im Bestand. Finanzierungssicherheit durch ein deutlich erhöhtes und zweckgebundenes jährliches Budget.<sup>4</sup>
- Ausbauprogramm Gehsteige zur systematischen und stadtweiten Erweiterung und Qualitätsverbesserung von Gehsteigen (Sicherstellung von Mindestbreiten, wo dafür notwendig: Rückbau von Schrägpark- und Gehsteigparkplätzen, Begrünung/Beschattung). Finanzierungssicherheit durch ein zweckgebundenes jährliches Budget.<sup>5</sup>  
Für die Umsetzung des Ausbauprogrammes wie auch der Qualitätsoffensive Radwege sind entsprechende personelle Kapazitäten in den verantwortlichen Dienststellen vorzusehen.

<sup>4</sup> Z. B. 25 Mio. Euro/Jahr – in Anlehnung an den Radinfrastrukturausbau in Berlin

<sup>5</sup> Erforderlich wären jedenfalls 10 bis 20 Millionen Euro pro Jahr.

- Mehr Sicherheit („Vision Zero“ – null Verkehrstote) und Komfort für FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch
  - die Einführung von Tempo 30 als Regelfall: Nur noch Ausnahmen werden ausgewiesen; Unterstützung der Temporeduzierung durch bauliche Maßnahmen; ggf. schrittweise Vorgehensweise (z.B. Tempo 30 an ausgewählten Hauptstraßen)
  - Umsetzung eines Programmes 1.000 neue Straßenbäume pro Jahr: Bäume werden gezielt anstelle von bisher vom MIV genutzten Flächen – Fahr- und Parkstreifen – gepflanzt.
 Bezirke und lokale Initiativen können sich aktiv für Pflanzungen ebenso wie Maßnahmen der Qualitätsoffensiven für Radwege und Gehsteige aktiv bewerben. Insgesamt wird dadurch eine Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum um 20 % pro Jahr angestrebt.
- Mehr Platz und Komfort für den Umweltverbund durch die Umsetzung eines „neuen Wiener Straßenquerschnitts“ in allen neuen Stadtentwicklungsgebieten und bei Straßenumplanungen im Bestandsgebiet (z.B. Begrünung als Standard, keine Schräg- oder Querparker mehr, „Schwammstadt“-Funktion, ...).
- Weiterentwicklung des Garagengesetzes zu einem umfassenden „Mobilitätsgesetz“. Dieses soll u.a. die Reduktion der verpflichteten Stellplätze abhängig von der ÖV-Güte des Standortes und der Lage beinhalten. Die dadurch erzielte Kostenersparnis wird für die Finanzierung von ergänzenden, verbindlich nachzuweisenden Mobilitätsangeboten, wie Car-Sharing im privaten Raum, genützt. Neben dem Wohnbereich sollte ein spezielles Augenmerk auf Bürogebäude und Einzelhandelsnutzungen liegen.
- Systematischer Ausbau der Sharing-Angebote (Bike-Sharing, Mobilitätsstationen) und Erprobung neuer On-demand-Services in ausgewählten Testgebieten
- Schließlich kann der Umweltverbund durch die strukturierte Unterstützung von betrieblichen Mobilitätsmanagements gestärkt werden. Dafür ist es notwendig, bei der Stadt Wien Ressourcen und Strukturen zu schaffen, die Unternehmen bei Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsmanagements beraten und unterstützen.

Alle Maßnahmen, die die Umgestaltung des öffentlichen Raums beinhalten, können durch Wettbewerbe und partizipative Formate unterstützt werden.

### Ausstieg aus fossilen Antrieben vorbereiten

Die verbleibenden, nicht reduzierbaren PKW- und LKW-Fahrten müssen mittelfristig fossil-frei durchgeführt werden. Um den durch EU-Verordnungen unterstützten technologischen Fortschritt auch in Wien rascher zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es kluge Steuerungsmaßnahmen und Vorgaben der öffentlichen Hand.

Daher:

- Ausarbeitung eines Fahrplans für den Ausstieg aus fossilen Antrieben mit Ausstiegsjahr und Zwischenzielen sowohl für Neuanmeldungen als auch für den Fahrzeugbestand. Eine enge Abstimmung mit dem Bund (sowie gegebenenfalls eine abgestimmte Vorgangsweise mit anderen Städten in Österreich und der EU) ist jedenfalls notwendig, um rechtliche Rahmenbedingungen und Umsetzungsmöglichkeiten abzuklären. Eine frühzeitige

Bekanntgabe der Pläne und Zeithorizonte ist darüber hinaus unabdingbar, um eine zeitgerechte Umstellung bzw. Flottenanpassung zu ermöglichen und Investitionssicherheit zu gewährleisten.

- Vorbereitungen für ein fahrleistungsabhängiges Road-Pricing, das durch eine progressive Staffelung der Preise nach Größe bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeuges maßgeblich zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro gefahrenen Kilometer beitragen kann. Auch hier ist eine Klärung rechtlicher Details mit dem Bund notwendig, die technische Umsetzbarkeit ist zu prüfen.
- Zufahrtsbeschränkungen für Lieferfahrzeuge mit fossilem Antrieb. Festlegung von Zeithorizonten für eine CO<sub>2</sub>-freie Innenstadtlogistik und in einem zweiten Schritt für ein schrittweises Roll-Out auf die Gesamtstadt.
- Ausbau von E-Ladestationen in Gebäuden. Instrumente dafür: 1) BO-Novelle, um Anzahl der e-Ladesäulen und Leerverrohrungen zu erhöhen, Trafos auf die benötigte Leistung auszurichten und die notwendigen baulichen Maßnahmen für den späteren Einbau von Ladestationen in Garagen zu präzisieren; 2) gesetzliche Verankerung, dass e-Ladestationen vorrangig in privaten Gebäuden bzw. Garagen errichtet werden müssen und 3) Förderung und Anreizmechanismen für die Nachrüstung im großen Umfang inkl. Reduktion des administrativen Aufwands. Im öffentlichen Raum wird ein Netz von Schnellladezonen mit Kurzparkregelung im Sinne der Basisversorgung bereitgestellt (zweckgebunden mit Schwerpunkt auf Car-Sharing, Taxis, Wirtschaftsverkehr).

Wien bzw. die VertreterInnen der Stadt bei Bund-Länder-Verhandlungen werden sich dafür einsetzen, dass falsche Anreize auf Bundesebene im Verkehrsbereich korrigiert werden:

- Abschaffung der Pendlerpauschale
- Abschaffung der Steuervorteile bei Dienstwagen
- Internalisierung von Kosten des PKW Verkehrs (erhöhte Treibstoffsteuer und CO<sub>2</sub>-Steuer)
- Neuausrichtung der StVO mit der Stoßrichtung "Menschen im Mittelpunkt"

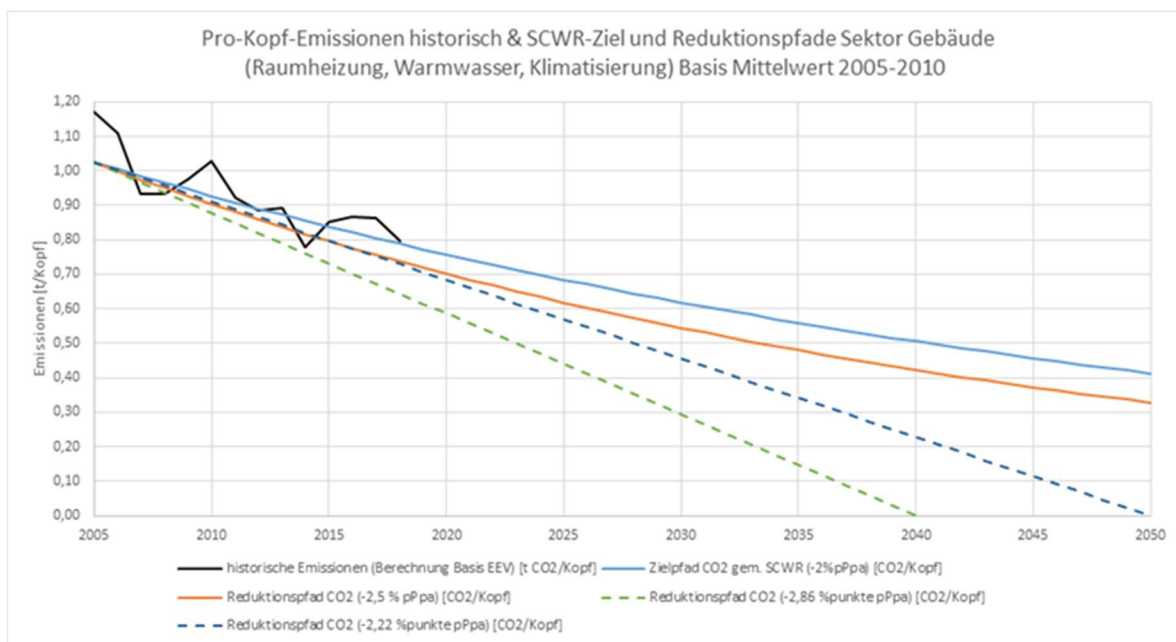
Im Dialog mit dem Bund soll darüber hinaus die Kompatibilität hochrangiger Projekte (6. Donauquerung, Stadtstraße, 3. Piste Flughafen Wien etc.) mit den CO<sub>2</sub>-Zielen überprüft werden, um Investitionsmittel ggf. anderweitig einzusetzen.

## 4\_Fokus Gebäudesektor

Trotz deutlicher Rückgänge bei den Pro-Kopf-Emissionen in den letzten Jahrzehnten entfallen 27 % der leitzielrelevanten<sup>6</sup> Treibhausgasemissionen in Wien auf den Gebäudesektor, konkret auf Heizen, Kühlen und Warmwasserbereitung. Heizöl- und Kohleheizungen spielen dabei kaum mehr eine Rolle – fast 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden von Gasheizungen verursacht und zwar jeweils rund zur Hälfte von Zentralheizungen<sup>7</sup> und Etagenheizungen<sup>8</sup>.

Gemäß den Zielen der SCWR 2019 – 2050 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudesektor um 2 % pro Kopf und Jahr gesenkt werden. Damit würden sie bis 2050 auf 40 % des Ausgangswerts<sup>9</sup> absinken. Soll bis 2040 die CO<sub>2</sub>-Neutralität im Gebäudesektor erreicht werden, bräuchte es eine jährliche Pro-Kopf-Reduktion um 2,86 Prozentpunkte (siehe Abb. 2).

Abbildung 2  
CO<sub>2</sub>-Reduktionspfade im Gebäudesektor



Sowohl ein stärkerer Energieträgerwechsel als auch eine stärkere Reduktion des Endenergieverbrauchs als in der SCWR 2019 – 2050 angenommen wird als möglich erachtet, wenn die entsprechenden Maßnahmen (siehe unten) mit Nachdruck und v.a. mit langfristiger Vorhersehbarkeit gesetzt werden. Das würde den relevanten Branchen einen quantitativen und qualitativen Kapazitätsaufbau ermöglichen, den es teilweise brauchen wird, um sowohl die Sanierungs- als auch die Kesseltauschraten zu erhöhen und teilweise zu vervielfachen.

<sup>6</sup> Emissionen in Zusammenhang mit der Strom- oder Fernwärmenutzung in Gebäuden werden nicht hier, sondern in Energiesektor berücksichtigt, dessen Anlagen aber Großteils in den Regelungsbereich des EU-Emissionshandels fallen.

<sup>7</sup> EIN Heizsystem für ein ganzes Gebäude – inkl. Einfamilienhaus-Gasheizungen – oder für mehrere Gebäude.

<sup>8</sup> Etwa 350.000 Gasthermen in ebenso vielen Wohneinheiten oder Arbeitsstätten.

<sup>9</sup> Mittelwert 2005 – 2010

## Prioritäre Maßnahmen und Instrumente

### Sanierungsoffensive: Raus aus Öl und Gas – Phase-out fossiler Heizsysteme

Der größte Hebel für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudesektor liegt beim kontinuierlichen Ausstieg aus fossilen Heizsystemen in Bestandsgebäuden. Hierfür ist zeitnah ein transparenter und langfristig verbindlicher Fahrplan erforderlich, der ein hohes Maß an Planungs- und Investitionssicherheit schafft – sowohl für die Umstellung des Heizsystems durch die Gebäudeeigentümer als auch für die zeitgerechte Bereitstellung alternativer Energiesysteme, insbesondere Fernwärme (siehe unten).

Um diesen Umstieg auf erneuerbare Energieträger bzw. die vollständige Dekarbonisierung zu forcieren und gleichzeitig die Energieeffizienz im Gebäudesektor und damit den Komfort zu verbessern, ist eine thermische *und* energetische Sanierungsoffensive<sup>10</sup> erforderlich. Das erforderliche Investitionsvolumen von mehreren hundert Millionen Euro pro Jahr würde einerseits beträchtliche Beschäftigungseffekte auslösen und gleichzeitig dazu beitragen, absehbare „Strafzahlungen“ für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu vermeiden.

Daher:

- Thermisch-energetische Gebäudesanierungsoffensive (unter Nutzung bestehender Förderprogramme wie Thewosan etc.) zur deutlichen Steigerung der Sanierungsrate. Um die klimarelevanten Qualitäten der laufend stattfindenden Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Wiener Gebäudebestand deutlich zu erhöhen, soll die verpflichtende Erstellung von mittel- bis langfristig (z.B. bis 2040) umzusetzenden Sanierungsfahrplänen unter Benennung wirtschaftlich und inhaltlich sinnvoller Umsetzungsschritte mit dem Ziel „Treibhausgasneutralität“ vorangetrieben werden.
- Phase-out von Öl- und Gasheizungen: fördern und fordern (nächste Novelle der Bauordnung)<sup>11</sup>
  - Gebot, Ölzentralheizungen (bis 2030) und Gaszentralheizungen (bis 2040) gegen Fernwärme oder Erneuerbare auszutauschen.  
Um bis 2040 Klima- oder CO<sub>2</sub>-Neutralität erreichen zu können, muss das Austauschgebot samt Übergangsfristen zeitnah (Planungssicherheit, Vertrauensschutz etc.) auf praktisch alle Gasheizungssysteme ausgeweitet werden und der Austausch bis zum Zieljahr der Klimaneutralität abgeschlossen sein. Am Übergang zum flächendeckenden Aus für fossile Heizsysteme stellt die Energieraumplanung ein Instrument dar, um – räumlich differenziert – den Umstieg auf Fernwärme bzw. erneuerbare Energiesysteme voranzutreiben.
  - Derartige Austauschgebote wären durch entsprechend gut dotierte Förderungen unter besonderer Berücksichtigung sozialer Aspekte und der Leistbarkeit zu begleiten.

---

<sup>10</sup> Thermische Sanierung (z.B. durch Wärmedämmung) reduziert den Energiebedarf; energetische Sanierung meint den Umstieg auf klimafreundliche Heizsysteme.

<sup>11</sup> Wenn es zu keiner bundeseinheitlichen Regelung kommen sollte oder diese in einzelnen Punkten nicht weitgehend genug ausfällt.

- Verpflichtung der Gebäudeeigentümer zur Schaffung der Voraussetzungen für den Ersatz der Gasetagenheizungen durch ein zentrales Heizungssystem, das durch Fernwärme oder Erneuerbare Energien zu betreiben ist (Bauordnung).
- Einführung eines eigenen Förderschwerpunktprogramms für die „Zentralisierung“ von Gasthermen bzw. dem anschließenden Umstieg auf Fernwärme oder Wärmepumpen: gestaffelte, degressive Förderung je nach „Komplexität“ und Kosten der Zentralisierung.
- Schaffung eines One-Stop-Shops für alle Fragen der Gebäudesanierung.
- Begrenzung des Temperaturniveaus im Heizungssystem: Maßnahmen zur Absenkung der Vor- und Rücklauftemperaturen im Gebäude.

### Fernwärmeausbauprogramm

Fernwärme ist der effektivste und effizienteste Hebel für eine dekarbonisierte Wärmeversorgung gerade in den dichten Gebieten der Bestandsstadt. Ein konsequenter Ausstieg aus Öl und Gas setzt einen massiven Ausbau des Fernwärmenetzes voraus, um zeitgerecht Ersatz für fossile Heizsysteme zu bieten. Ein derartige Ausbauoffensive lässt zudem hohe (inländische) Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte erwarten.

Daher:

- Massiver Ausbau der Fernwärmeleitungen v.a. in Bestandsgebieten mit ausreichender Wärmedichte. Ziel: Die Möglichkeit eines Fernwärmeanschlusses soll längerfristig (fast) allen Gebäuden zur Verfügung stehen, sofern diese in Gebieten mit langfristig hoher Wärmedichte stehen. Eine Erhöhung des Marktanteils der Fernwärme (derzeit rund 40 %) um mehr als einen Prozentpunkt pro Jahr, wie in der Vergangenheit bereits erreicht, könnte ein Zielwert sein.
- Bei gleichzeitig deutlicher Reduktion des Wärmebedarfs in sanierten Gebäuden ist davon auszugehen, dass das Ziel einer mehr oder minder vollflächigen Versorgung von Bestandsgebieten deutlich leichter umsetzbar ist. Aus diesem Grund kommt der Koordination von stadtteilbezogenen Sanierungsschwerpunkten und Fernwärmeausbau hohe Priorität zu.
- Koordination der notwendigen Rohrverlegungsarbeiten mit Umbaumaßnahmen des Straßenraums, um die Geschwindigkeit des Ausbaus zu erhöhen und die Kosten zu senken (siehe oben: Mobilität & Verkehr)

### Klimaneutraler Neubau – Fordern & Fördern neuer Qualitäten

Im Neubau sind die Energiestandards bereits relativ hoch und werden laufend angepasst. Ein klimaneutraler Neubau umfasst neben der ausnahmslosen Nutzung von erneuerbaren Energieträgern oder Fernwärme/-kälte für Heizen und aktives Kühlen auch die aktive Erzeugung erneuerbarer Energien sowie Energiespeicherung, maximale Energieeffizienz (durch Gebäudeausrichtung, natürliche Belichtung, Belüftung usw.), Vorkehrungen wie Begrünung oder Beschattung für weitaus heißere Sommer. Im Hinblick auf Materialfußabdruck und graue Energie gilt es künftig Gebäude und die im Hochbau eingesetzten Materialien wesentlich stärker im gesamten Lebenszyklus zu beurteilen, als dies bisher der Fall war.

Daher:

- Verbot des Einbaus von Gasheizungen im Neubau ab 2023/2024 (Bauordnung). Auch der Bezug von „Grünem Gas“ soll keine Ausnahmen begründen, weil Grünes Gas für andere Verwendungszwecke gebraucht wird.
- Festlegung verbindlicher Vorgaben (Bauordnung) und gezielte Förderung von Maßnahmen für den Schutz vor Überwärmung, die Verwendung von Fassaden und Dachflächen für aktive Solarnutzung (Photovoltaik) und Begrünung und die Nutzung von Gebäuden als Energiespeicher.
- Konsequente Planung von neuen Siedlungsgebieten entlang von leistungsfähigen ÖPNV-Achsen (Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung), um von vornherein nachhaltige Anreize für die Reduktion des MIV zu erreichen. Erstellung erneuerbarer Energiekonzepte für Stadtentwicklungsgebiete am Beginn des Planungsprozesses.

Wien bzw. deren VertreterInnen bei Bund-Länder-Verhandlungen werden sich dafür einsetzen, dass die Erreichung der Wiener Klimaziele durch entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen auf Bundesebene unterstützt werden

- Ordnungspolitische Vorgaben zum Phase-out fossiler Heizsysteme
- Wohnrechtliche Anpassungen zur Beseitigung von Sanierungshemmnissen: etwa Anpassung von Mietrechts- und Wohnungseigentumsgesetz an das Gemeinnützigkeitsgesetz im Hinblick auf die Erhaltungspflicht für Heizungsanlagen (durch den/die EigentümerIn) und entsprechende Duldungspflichten bei Sanierung/Energieträgerwechsel
- Schaffung von Planungssicherheit beim Fernwärmeausbau u.a. durch eine ausreichende Dotierung der Förderungen des Bundes (gemäß Wärme- und Kälteleitungsausbaugesetz (WKLG))
- Steuerrechtliche Absetzmöglichkeiten für Maßnahmen im Bereich der Gebäudesanierung sowie für Kesseltausch verbunden mit Energieträgerwechsel
- Verpflichtende Vorgaben für einheitliche und leicht verständliche Abrechnungen für Nah- und FernwärmekundInnen.



## 5\_Fokus Energieversorgung

Praktisch alle Treibhausgasemissionen dieses Sektors<sup>12</sup> fallen in das EU-Emissionshandelssystem (ETS), dem alle Anlagen der Energiewirtschaft mit einer Leistung von mehr als 20 MW unterworfen sind, und sind damit für das Leitziel der SCWR nicht relevant, da sich dieses nur auf die Non-ETS-Emissionen bezieht.

Für die Klimaneutralität der Stadt ist die Dekarbonisierung der Energieaufbringung aber jedenfalls von hoher Bedeutung: Das gilt sowohl für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen als Grundlage für E-Mobilität, Wärmepumpen oder synthetische Energieträger (z.B. Wasserstoff), als auch für die Fernwärme, deren Ausbau nur argumentierbar ist, wenn die Fernwärme ihrerseits (weitgehendst) CO<sub>2</sub>-neutral erzeugt werden kann.

Die SCWR formuliert im Bereich der Energieversorgung aktuell u.a. folgende Ziele (wie diese Ziele erreicht werden können, zeigt Abb. 3):

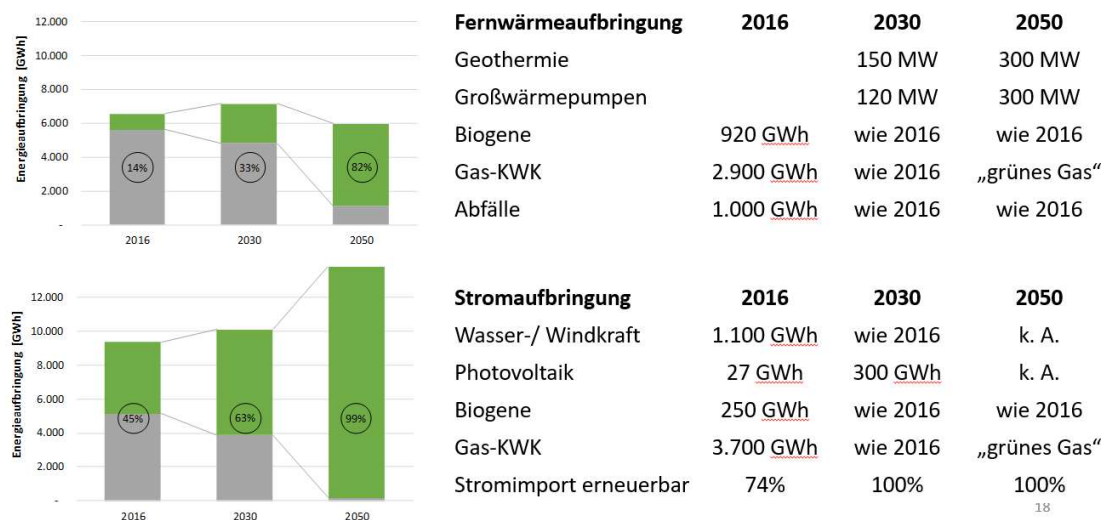
- Die erneuerbare Energieerzeugung im Stadtgebiet verdoppelt sich von 2005 bis 2030.
- Der Wiener Endenergieverbrauch wird 2030 zu 30 % und 2050 zu 70 % aus erneuerbaren Quellen gedeckt.

Beide Zielsetzungen sind hinsichtlich ihres Einklangs mit der generellen Zielsetzung der Klimaneutralität bis 2040 zu überprüfen.

Abbildung 3

Annahmen zur Entwicklung des Fernwärme- und Stromsektors (inkl. „Importe“ von außerhalb Wiens)

### Die Energiequellen werden erneuerbarer und „heimischer“: Entwicklung der Fernwärme- und Stromaufbringung



<sup>12</sup> mit Ausnahme jener der Müllverbrennungsanlagen, die in der Fernwärmeerzeugung eine Rolle spielen

## Prioritäre Maßnahmen und Instrumente

Folgende Maßnahmen sind für die Zielerreichung prioritär:

### Ausbau erneuerbarer Stromerzeugung

Bei der erneuerbaren Stromerzeugung im Stadtgebiet kommt insbesondere der Photovoltaik (PV) eine hohe Bedeutung zu, deren Output bis 2030 verzehnfacht werden soll. Stromimporte nach Wien sollen bis 2030 zu 100 % aus erneuerbaren Quellen stammen.

Daher:

- Ausweitung der verpflichtenden Errichtung von Photovoltaikanlagen auf allen Neubauten (Entfall aller Ausnahmen) sowie Einführung einer PV-Pflicht bei Dachsanierungen bzw. Neueindeckungen (Bauordnung)
- Gezielte Förderung von Kombinationen aus Gründach & PV sowie vergleichbarer Lösungen mit Mehrzielorientierung
- Weiterbetrieb aller bestehenden erneuerbaren Stromerzeugungskapazitäten (Waldbiomassekraftwerk Simmering, Klärgas-Verstromung, Wind- und Wasserkraftwerke) zumindest bis 2030
- Prioritäre Nutzung von „grünem“ Gas für Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (v.a. für Spitzenlastabdeckung oder andere energetisch hochwertige Verwendungszwecke)

### Dekarbonisierung der Wiener Fernwärme

Die Stadt Wien und die städtischen Unternehmen (Wiener Stadtwerke) sind als Eigentümer und Betreiber zentraler Infrastrukturen in der günstigen Position, die Transformation der Energieaufbringung maßgeblich mitgestalten zu können. Gleichzeitig sind gerade im Hinblick auf die Dekarbonisierung der Fernwärme seitens des Bundes entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen.

Daher:

- Ausloten, Erschließen und Einbinden bestehender Tiefengeothermiepotentiale (150 bis 200 MW bis 2030)
- Einbindung von Umgebungs- und Abwärmepotentialen mittels Großwärmepumpen (120 bis 200 MW bis 2030)
- Integration betrieblicher Abwärmern (Datencenter, Prozesswärme aus Betrieben etc.) in das Fernwärmenetz
- Ausbau von (kurzfristigen bis saisonalen) Wärmespeichern
- Rasche und bestmögliche Unterstützung von Projekten zur Steigerung des Erneuerbaren-Anteils im Wiener Fernwärme- und Stromsystem seitens der Stadt Wien im Rahmen von Behördenverfahren (Wasser-, Bau-, Betriebsanlagenrecht, Widmung etc.).

## Seitens des Bundes zu schaffende Rahmenbedingungen

- Nutzung des neuen „Erneuerbaren Ausbau Gesetzes“ (derzeit in Begutachtung) zur Schaffung von Rahmenbedingungen für bestehende und neu zu errichtende Ökostromanlagen, für Energiegemeinschaften zur Erreichung des Ziels „bilanziell 100 % erneuerbarer Strom bis 2030“ etc.
- Definition von Tiefengeothermie als „bundeseigenen Rohstoff“ im Mineralrohstoffgesetz, um die Erschließung dieser Energiepotenziale zu erleichtern und damit Bohrungen nach heißem Wasser mit jenen nach Öl und Gas rechtlich gleich zu stellen.
- Investitionssicherheit durch maßgeschneiderte Unterstützungspakete seitens des Bundes für die Dekarbonisierung der Fernwärme (zusätzliche Förderungen aus bestehenden und neu zu schaffenden Förderschienen, aber auch „Ausfallgarantien“ für riskante Projekte wie gescheiterte Tiefengeothermiebohrungen)
- Abgabenbefreiung für die Nutzung von Überschuss-Ökostrom bei „Power-to-Heat“-Anwendungen in Nah- und Fernwärmenetzen.
- Anpassung der Bedingungen für Umweltförderung im Inland, damit ETS-Betriebe nicht ausgeschlossen werden.

## 6\_Fokus Anpassung an den Klimawandel

Der globale Klimawandel schreitet weiter voran und ist mittlerweile auch in Wien spürbare Realität: Wesentliches Merkmal ist – neben Starkregenereignissen – in erster Linie die Überhitzung der Stadt und die Zunahme urbaner Hitzeinseln. 2018 lag die Zahl der hitzebedingten Sterbefälle bereits deutlich über jener der Verkehrstoten. Betroffen sind vor allem wirtschaftlich schwächere Gruppen, Ältere und Kranke. Die für 2030 prognostizierten jährlichen Folgekosten für Wien bewegen sich inzwischen im Milliardenbereich. Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sind daher ebenso wie Klimaschutzstrategien ein wesentlicher Bestandteil der Wiener Klimapolitik. Maßnahmen zur Reduktion von Hitze in der Stadt sollten wo immer möglich gleichermaßen die Auswirkungen wie auch die Ursachen der Überhitzung bekämpfen.

### Prioritäre Maßnahmen und Instrumente

#### Verbesserung des Mikroklimas

Um der Überhitzung der Stadt entgegenzuwirken gilt es, das Mikroklima konsequent als handlungsrelevanten Planungsgegenstand in Neubaugebieten zu etablieren. Die Bestandsstadt muss sukzessive an die veränderten Bedingungen angepasst werden.

Daher:

- Schaffung und konsequente Nutzung von Stadtklimaanalysen und -simulationen sowie von darauf aufbauenden Vulnerabilitätsanalysen
- Berücksichtigung von Frischluftschneisen und Sicherung bzw. Vernetzung von großzügigen Freiräumen bei der Planung von Stadterweiterungsgebieten
- Schaffung von 20 permanenten „coolen Straßen“ pro Jahr insbesondere im dicht bebauten Gebiet: Begrünung und Bepflanzung von öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen, Pflanzung von Stadtbäumen (siehe auch oben: Fokus Mobilität) und Schaffung neuer Parks in Neubau- und Bestandsquartieren; Sicherung von einbauten-freien Korridoren in öffentlichen Straßen- und Freiräumen. Stadtbäume werden durch ein eigenes Wiener Baumsediment und mehr Platz für die Wurzeln „klimafit“ gemacht.
- Aktives Regenwassermanagement durch Vermeidung der Versiegelung von unbebauten Grundstücksflächen bzw. Schaffung von Versickerungsflächen im Bestand durch Entsiegelung („Schwammstadtprinzip“<sup>13</sup>)
- Schaffung und Gestaltung zusätzlicher gut zugänglicher und vielfach nutzbarer Erholungsräume in der Stadt durch Ankauf, Flächenwidmung oder vertragliche Vereinbarungen

---

<sup>13</sup> Die Prinzipien von Regenwassermanagement und Schwammstadt umfassen die Zurückhaltung überschüssigen Regenwassers über Grünflächen, Dächer oder öffentliche Plätze zu langsamen Verdunstung (Mikroklima!), Versickerung und Pflanzenbewässerung.

## Klimaresilientes Bauen und Sanieren

Klimaresilienz im Gebäudesektor umfasst alle Aspekte mikroklimatisch angepassten Bauens – von der Gebäudetypologie und -ausrichtung bis zur optimalen Wärmenutzung und Verschattung. Dabei gilt es, naturbasierte (z.B. passive Kühlung, Dach- und Fassadenbegrünung usw.) und innovative technische Ansätze (z.B. Cool Materials, intelligente Verschattung, mit erneuerbarer Energie betriebene aktive Kühlung) zu integrieren. Auch hier kommt das Prinzip „fordern und fördern“ zur Anwendung, also die Kombination von rechtlich verbindlichen Vorgaben und gezielter monetärer Förderung.

- Verbindliche Vorgaben (Bauordnung) bzw. gezielte Förderung von klimasensiblen Bauen, etwa: Begrünung von Dächern und Fassaden; Reduktion transparenter Fassadenelemente (v.a. bei Nichtwohngebäuden); Verpflichtung zu außenliegendem Sonnenschutz (oder Nachweis, dass er baulich nicht notwendig ist); Forcierung der Bauteilaktivierung für Wärme-/Kältebereitstellung mit erneuerbaren Energieträgern (Erdwärme, Geothermie).
- Vermeidung von thermischem Abfall durch Verbot der direkten Abgaben der Abwärme von Klimaanlage („Rückkühler“) in die Außenluft im Neubau, gezielte Förderungen bei alternativen Lösungen in Bestandsobjekten.
- Ermittlung der Sommertauglichkeit von Bauprojekten mit Hilfe von Klimaszenarien.
- Konsequente Nutzung von sommerlichen Wärmeüberschüssen zur Einspeisung ins Fernwärmenetz und zur Regeneration von Erdwärmesonden (inkl. Möglichkeit der saisonalen Speicherung von Energie) etc.
- Im Zuge von umfassenden, geförderten Sanierungen ist die bauliche Möglichkeit einer außenliegenden Verschattung oder eines hinsichtlich der Wirkung gleichwertigen Systems vorzusehen.

## **7\_Ergänzende Handlungsfelder einer zukunftsorientierten Klimapolitik: Beschaffung, Ernährung, Bildung, konsumbezogene Betrachtungsweise**

Wie in diesem Prioritätenpapier mehrfach betont, stellt sich Wien seiner Verantwortung für einen ambitionierten Klimaschutz auf mehreren Ebenen. Die bislang benannten Prioritäten für eine Wiener Klimapolitik zielen dabei ganz bewusst auf den direkten Einflussbereich von Stadt und Land Wien im Bereich der Non-ETS-Emissionen ab (siehe dazu insbesondere Kapitel 3 und 4) und erweitert diesen auf den ETS-Bereich (siehe Kapitel 5). Aktivitätsfelder mit höchster Relevanz zur notwendigen Klimawandelanpassung werden in Kapitel 6 benannt.

Ergänzende und diese Prioritäten unterstützende Handlungsfelder stellen den Übergang von der produktions- auf eine konsumbezogene Emissionsbetrachtung dar. In diesen Bereichen stehen Wien zwar weitaus weniger ordnungspolitische und förderpolitische Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung, Wien wird aber wie bereits bisher auch in diesen Handlungsfeldern Verantwortung zeigen und verweist dabei auf zahlreiche bereits vorhandene Instrumente und Initiativen ebenso wie auf die Notwendigkeit der steten Entwicklung neuer Aktivitäten.

Besonders wesentliche Maßnahmen und Instrumente werden deshalb in weiterer Folge taxativ und ohne Anspruch an Vollständigkeit genannt.

### **Nachhaltige und damit den Klimaschutz stützende Beschaffung durch die Stadt Wien sowie stadteigene und/oder stadtnahe Unternehmungen**

Daher:

- Ergänzung / Überarbeitung von vorhandenen Instrumenten (wie ÖkoKauf Wien) in Richtung treibhausgasneutraler Beschaffung
- Ernährung: Förderung regionaler, saisonaler Produkte aus nachhaltiger Landwirtschaft, gezielte Reduktion fleischbasierender Verpflegung in der städtischen Beschaffung (Amtskantinen, Krankenanstalten, Schulen, Kindergärten etc.)
- Kreislaufwirtschaft: Entwicklung und Förderung von kreislauffähigen Wirtschaftsformen (Reduce, Reuse, Recycle), insbesondere im Baubereich.
- Ausstattung, Inventar und Möblierung: Gezielte Förderung von regional tätigen Unternehmen bei Beschaffungen unter starker Berücksichtigung der Ressourceneffizienz

### **Bildung für den Klimaschutz**

Wien steht für einen innovativen Zugang zu modernen Formen der Wissensvermittlung und Gestaltung von Bildungsangeboten.

Daher:

- Gezielte Entwicklung und Implementierung von städtisch getragenen klimarelevanten Bildungsschwerpunkten im Primärbereich (Kinderbetreuungseinrichtungen, Volksschule, Grundschule, Mittelschulbereich)

- Entwicklung eines Bildungsprogramms für besonders klimaschutzrelevante Berufe und Ausbildungen im Bereich der Lehrlings- und Erwachsenenbildung, branchenübergreifende Lehr- und Lernbetriebe; in enger Zusammenarbeit mit nachfragenden Unternehmen, dem Arbeitsmarktservice sowie vorhandenen Bildungseinrichtungen (VHS, BFI, WKO etc.). Realistische Schwerpunkte mit hohem Nachfragepotential an Fachkräften: Bauwirtschaft, Bau-Handwerk, Heizung-Klima-Lüftung-Sanitär-Bereich (HKLS), Elektrotechnik, Gebäudetechnik. Weiters: Ressourcenwirtschaft, Reparatur-Handwerk, Kochgewerbe, Wartung und Instandhaltung.
- Schärfung von Ausbildungsschwerpunkten im Fachhochschulbereich und im universitären Bereich (hier in Abstimmung mit dem Bund)
- Aufbau und Umsetzung eines klar erkennbaren Klimaschutz-Schwerpunkts im Bereich der berufsbegleitenden Ausbildung in der Verwaltung und in städtischen Unternehmungen.

### Konsumbasierte Betrachtung der Treibhausgasemissionen

Grundsätzlich stellt die konsumbasierte Betrachtung und Bewertung von Treibhausgasemissionen einen die etablierte Bilanzierung wesentlich ergänzenden und erweiternden Ansatz für eine moderne Klimaschutzpolitik dar, der zuletzt auch immer stärker in der Öffentlichkeit beachtet wird und dabei von einer Vielzahl teils divergierender Zugänge und Veröffentlichungen (i.A. unter dem Sammelbegriff „Footprint-Bilanzierung“) geprägt wird. Wien kann sich in diesem Zusammenhang auf Basis wissenschaftlich fundierter Zugänge in die Diskussionen einbringen und durch eine entsprechende Dotierung von Aktivitätsfeldern im internationalen Diskurs positionieren. Unabhängig davon bietet sich die Möglichkeit, konsumbasierte Bilanzierungssysteme verstärkt für die Mobilisierung der Bevölkerung für aktiven Klimaschutz in relevanten Bereichen zu verwenden.

Daher:

- Dotierung eines Forschungsschwerpunkts für die Entwicklung und Anwendung konsumbasierter Treibhausbilanzierung.
- Gezielte Förderung (z.B. ÖkoBusinessPlan Wien) der Vertiefung der Wissensbasis, insbesondere durch Förderung von (Wiener) Unternehmen bei der Erstellung von Produkt-Umweltbilanzen gemäß einschlägig vorhandener Normen (EPD, EN ISO 14040 / 14044); Aufbau entsprechender Datenbanken als Basis für nachfolgende Beschaffungsvorgänge.
- „Parallele“, ergänzende Betrachtung / Darstellung zum produktionsbezogenen Bilanzierungsansatz im Berichtswesen.