

## NACHHALTIG DENKEN UND LEBEN

Nicht nur an heute denken, sondern auch für zukünftige Generationen planen, das ist Nachhaltigkeit. Wichtig dabei ist, intelligent Ressourcen, Energieeffizienz aber auch wirtschaftliche Ausgewogenheit zu berücksichtigen. Nachhaltigkeit fließt in viele Bereiche des Lebens ein, wie zum Beispiel in Umweltschutz, Stadtplanung, alternative Mobilität, Energie, Wohnen, Wirtschaft oder Bevölkerungsentwicklung. Lebensqualität sichern unter Berücksichtigung hoher ökologischer Standards ist dabei die Herausforderung.

Heute zu überlegen, welche Strategien und Maßnahmen wichtig sind, damit die Wienerinnen und Wiener auch in Zukunft ein gutes Leben in dieser Stadt haben, braucht interdisziplinäres und vernetztes Denken und Handeln, aber auch ein hohes Verantwortungsbewusstsein. Mut zur Umsetzung und Investitionen sind die weiteren Schritte. Es gibt eine Fülle an Beispielen, die zeigen, was in den unterschiedlichsten Bereichen der Stadtverwaltung konkret umgesetzt wird.

### Nachhaltigkeitspilotbezirk Donaustadt

Die Donaustadt zeigt, wie Nachhaltigkeit im Alltag funk-



tioniert: Ein neuer Gemeinschaftsgarten, ein Bauernmarkt, Umweltmaßnahmen in Gasthäusern, Kochkurse, Mehrwegbecher beim Stadlauer Kirtag, Beratung für die Kleingärtnerinnen und Kleingärtner betreffend ökologische Schädlingsbekämpfung – das sind nur einige der zahlreichen Maßnahmen, die der Bezirk Donaustadt in seinem umfassenden Nachhaltigkeitsprogramm umsetzt. Das Pilotprojekt wird durch eine lebendige Kooperation zwischen der Bezirksvorstehung Donaustadt und der Nachhaltigkeitskoordination der Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22) sowie weiterer Kooperationspartnerinnen und -partner entwickelt und geprägt.

Dabei werden die schon seit vielen Jahren bestehenden Maßnahmen gebündelt und durch weitere Aktionen ergänzt, um sie noch sichtbarer zu machen. So gibt es in der Donaustadt heute bereits 50 Ökobusinessplan-Betriebe –

mit Highlights wie der „Nachhaltigkeitsschule“ HTL Donaustadt. Darüber hinaus konnten über 50 verschiedene Projekte und Initiativen aus unterschiedlichen Programmschienen wie „Ökokauf Wien“, „Nachhaltiger Urbaner Platz“, „Naturnahe Grünoase“ oder „Netzwerk Natur“, aber auch auf Basis lokaler Programme und Einzelinitiativen identifiziert werden. Nun werden all diese Initiativen zusammengefasst, für die Bevölkerung übersichtlich dargestellt und natürlich sollen neue Prozesse in Gang gesetzt werden – Organisationen und Einzelpersonen erhalten Zugänge zu Programmen und auch Förderungen.

### Wirtschaft und Umweltschutz – starke Partner

Der ÖkoBusinessPlan Wien ist das langjährig etablierte Umwelt-Service-Paket der Stadt Wien für Wiener Unternehmen. Ausgehend von den bereits teilnehmenden Betrieben wird im 22. Bezirk nun die Zusammenarbeit der bestehenden und neuen Partnerunternehmen in Hinblick auf eine zukunftsfähige Unternehmensentwicklung forciert. Ein bezirkswieites ÖkoBusiness Netzwerk entsteht. So zieht sich z.B. die Zusammenarbeit der Kaufleute Stadlau durch alle Bereiche des Umweltschutzes – von der Abfallvermeidung bis hin zur ökologischen Ausrichtung des Bauernmarktes. Das Projekt vereint Unternehmen, die auf den ersten Blick in Konkurrenz stehen, zu einer gemeinsamen Bewegung für mehr Ökologie – mit dem Nebeneffekt der verstärkten Positionierung im Umfeld der Einkaufsstraßen Wiens und der damit verbundenen Imagesteigerung.

### Umweltfreundliche Mobilität weiter ausbauen

Der ständigen Verbesserung der Rad- und Fußweginfrastruktur kommt in dem weitläufigen Bezirk größte Bedeutung zu. Aber auch der Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel, wie z.B. der Linie 25 in das Japanerviertel, der Linie 26 bis zum Haidjöchel, der Verlängerung der U2 Aspern in die Seestadt, sowie ein vollständig überarbeitetes Busnetz sind wichtige Bestandteile einer wirkungsvollen Verkehrspolitik für alle.



In Wien fahren immer mehr Menschen mit dem Rad

### Zehn Prozent Radanteil in der Stadt erreichen – bis 2015

Im Koalitionsabkommen von SPÖ und Grünen aus dem Jahr 2010 ist das Ziel formuliert, den Radverkehr in Wien erheblich zu steigern. Bis zum Jahr 2015 sollen in der Stadt zehn Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um diesem Ziel ein gutes Stück näher zu kommen, hat die Stadt Wien 2013 das 1. Radjahr in der Geschichte der Stadt gestartet: Im Mittelpunkt der

Aktivitäten stehen Serviceaktionen unter anderem rund ums Fahrrad, Schulungen für Neu-Radlerinnen und -Radler. In nahezu allen Großstädten der Welt steigt der Anteil des Radverkehrs stark an. Wien setzt voll auf Service und Motivation. Die Menschen in der Stadt werden erleben können, wie einfach, sicher und freudvoll es ist, die Stadt mit dem Fahrrad zu erkunden.

Im Radjahr 2013 findet in Wien die weltgrößte internationale Fahrrad-Konferenz Velo-city im Wiener Rathaus statt. Daran können auch die Wienerinnen und Wiener teilhaben. Am Rathausplatz wird es während der Velo-city Konferenz zahlreiche Aktionen, Tipps und Serviceeinrichtungen geben, um noch mehr Menschen Lust aufs Radfahren zu machen. Darüber hinaus werden viele Veranstaltungen, Kurse und Informationen in allen Bezirken Wien geboten werden. Das Gesamtvolumen des Radjahrs 2013 beträgt 4,45 Millionen Euro. Zum Vergleich: Allein die Anschlussstelle der A23 zur Landstraßer Hauptstraße hat 80 Millionen Euro gekostet.



© Wiener Linien

Die Öffis erleben einen Boom – das Jahresticket gibt es bereits um 365 Euro.

#### Wiener Linien: Öffis hängen das Auto um 825 Euro ab

Günstige Ticketpreise und gute Erreichbarkeit machen die Wiener Linien für viele Wienerinnen und Wiener immer attraktiver. Mit einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel lassen sich alleine für den Arbeitsweg im Jahr etwa 825 Euro sparen. Ein Arbeiter, der in Simmering wohnt und in Heiligenstadt arbeitet und seinen täglichen Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegt, muss mit jährlichen Spritkosten von ca. 1.190 Euro rechnen. Im Vergleich dazu kostet die Jahreskarte der Wiener Linien 365 Euro pro Jahr und inkludiert, für umgerechnet einen Euro pro Tag, unbegrenzte Fahrten in Wien. Zusätzlich fallen für Autofahrer Kosten wie Anschaffungs- oder Leasingkosten, Parkpickerl, Vignette, Versicherung und allfällige Reparaturen weg.

#### Mit nur einem Euro pro Tag unterwegs

Durch das immer besser ausgebaute Netz der Wiener Linien und die steigenden Spritpreise spart sich ein Wiener Haushalt in Sachen Mobilität über 1.100 Euro im Jahr, wie auch eine Untersuchung des Verkehrsclub Österreichs (VCO) zeigt. Im Durchschnitt gibt der österreichische Haushalt 5.200 Euro im Jahr für Mobilität aus. Bei den Wiener Haushalten sind es nur 4.100 Euro. Der Hauptgrund für die Ersparnis sind die billigen Nutzungskosten der Öffis.

#### Carsharing-Stellplätze in Wien

Carsharing bietet Menschen die Möglichkeit, unabhängig und kostengünstig mobil zu sein, ohne ein eigenes Auto zu besitzen. Es berücksichtigt somit auch soziale Aspekte wie Chancengleichheit und Zugang zur

Automobilität. Jedes Carsharing-Auto ersetzt im Durchschnitt vier bis acht Privat-PKW. Carsharing unterstützt einen Lebensstil, bei dem der öffentliche Verkehr, das Fahrrad, das Gehen und eben Carsharing die Hauptrollen spielen. Klassisches Carsharing, das sich durch fixe Stellplätze und längerfristige Vorausbuchungs-Möglichkeit auszeichnet, reduziert durch die geteilte Nutzung erwiesenermaßen den Parkplatzdruck, lässt sich ideal mit dem Umweltverbund (insb. Öffis, Radverkehr) kombinieren und trägt zur Verringerung von Schadstoffemissionen bei.

Das bereits bestehende Carsharing-Angebot wurde durch ein so genanntes „free floating“-System erweitert: Seit 2011 stellt die car2go GmbH in Wien Fahrzeuge bereit. Als erste wesentliche Maßnahme zur Forcierung des klassischen Carsharing ermöglicht die Stadt Wien die Nutzung von reservierten Carsharingplätzen im öffentlichen Raum. Ein eigenes Carsharing-Logo weist darauf hin, dass die Nutzung dieses Parkplatzes einem Carsharing-Fahrzeug vorbehalten ist. So wird es Carsharing-Organisationen möglich sein, ein dichteres Netz an Standorten zu schaffen. Ein größeres Carsharing-Angebot in der Nähe des Wohnorts, des Arbeitsplatzes oder bei Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs ist somit die Folge.

#### Mehr als 2.300 SMART-Wohnungen heuer

Das neue SMART-Wohnbauprogramm stellt gerade vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Veränderungen – stärker ausdifferenzierter individueller Wohnbedürfnisse sowie einem gleichzeitigen Stagnieren der Haushaltseinkommen, von dem weite Teile der Bevölkerung betroffen sind – eine wichtige zeitgemäße Ergänzung im sozialen Wohnbau dar. SMART-Wohnungen bieten speziell Personengruppen, die über ein geringeres Einkommen verfügen, hochqualitativen Wohnraum und sind zudem in Projekte des geförderten Wiener Wohnbaus, der insgesamt hohe soziale und ökologische Standards bietet, eingebettet. Das neue SMART-Wohnbauprogramm – bei der Vergabe der Wohnungen werden Besitzerinnen und Besitzer von Vormerkscheinen für Gemeindewohnungen bevorzugt – steht daher ganz im Zeichen sozialer Gerechtigkeit. Mit den 2012 und 2013 juriierten Projekten stehen mehr als 2.300 neue SMART-Wohnungen vor ihrer Realisierung.

#### SMART Wohnen im Sonnwendviertel

Im Rahmen des 2. Bauträgerwettbewerbs für das Sonnwendviertel wurden zwei Bauplätze ausgelobt. Insgesamt entstehen dort 498 geförderte Wohneinheiten, davon 316 im Smart-Standard. Bei diesem Wettbewerb wurden drei SMART-Wohnungstypen vorgegeben: Typ A (1 Zimmer, max. 40 m<sup>2</sup>), Typ B (2 Zimmer, max. 55 m<sup>2</sup>) und Typ C (3 Zimmer, max. 70 m<sup>2</sup>). Die Stadt Wien unterstützt die Errichtung beider Projekte bei Gesamtkosten von 46,5 Mio. Euro mit Fördermitteln im Gesamtausmaß von 21 Mio. Euro.

Siegerprojekt auf dem Bauplatz B.04 wurde der Bauträger Heimbau gemeinsam mit Geiswinkler & Geiswinkler Architekten. Vom Februar 2014 bis November 2015 entstehen 116 geförderte SMART-Wohnungen und 35 geförderte Mietwohnungen, alle mit Balkonen. Geplant sind acht Lokale, 320 Fahrradabstellplätze und 150 Kfz- ▶



© SchreinerKastler

Im Sonnwendviertel entstehen geförderte Wohnungen und SMART-Wohnungen.

Abstellplätze. Die geplante, drei Gebäude umfassende, Wohnhausanlage befindet sich im Quartier Belvedere und wird durch die Sonnwendgasse, Rieplstraße, Gombrihgasse, Alfred-Adler-Straße sowie die Karl-Popper-Straße begrenzt.

Siegerprojekt auf dem Bauplatz C.04 wurden die Bauträger Heimstätte und Heimat Österreich gemeinsam mit den Architekturbüros BKK 3 und Rüdiger Lainer + Partner. Vom September 2013 bis September 2015 entstehen hier 200 geförderte SMART-Wohnungen sowie 47 geförderte Mietwohnungen, alle Wohnungen verfügen über Balkone oder Loggien. Weiters wird es 84 geförderte Wohn- und Pflegeheimplätze in 3 Wohngruppen (in Kooperation mit „CaSa – Leben im Alter“) geben, 16 geförderte Heimplätze in 2 Wohngemeinschaften (für Jugendliche und Alleinerzieherinnen, in Kooperation mit der Caritas), 21 Lokale/Büros, 1 Kindergarten und 1 Café sowie Mieterbeete, einen Gemeinschaftsdachgarten, 342 Fahrradabstellplätze und 241 Kfz-Stellplätze. Die geplante, zwei Gebäude umfassende, Wohnhausanlage wird durch die Sonnwendgasse, Antonie-Alt-Gasse und den zukünftigen „Helmut-Zilk-Park“ begrenzt.

### aspersn Seestadt – Qualität durch Vielfalt

Wiens größtes Stadtentwicklungsgebiet aspersn Die Seestadt Wiens wird das neue Zuhause Tausender Wienerinnen und Wiener sein. Die Bauarbeiten für die Projekte der Wiener Wohnbauinitiative und aus dem ersten Bauträgerwettbewerb starten im Frühjahr 2013. Zählt man die Vorhaben selbstorganisierter Baugruppen dazu, wird es in den kommenden Jahren ein modernes und günstiges Angebot von mehr als 2.600 Wohnungen für rund 6.000 Menschen geben. Dabei gibt es in der Seestadt von Beginn an ein klares Bekenntnis zu energieeffizienten Bauweisen. Insbesondere der geförderte Wohnbau stellt sich den hohen Qualitätsanforderungen der Seestadt – der Stadt der kurzen Wege, Nachhaltigkeit und Ökologie. Ein Bildungscampus lässt im Schul- und Kinderbetreuungsbereich ab 2015/16 keine Wünsche offen.

Die Erdgeschoßzonen in der Seestadt bieten Platz für Geschäfte, Lokale, Ateliers, kleine Handwerksbetriebe, Arztpraxen und Gemeinschaftseinrichtungen. Es entsteht eine attraktive Geschäftsstraße. Sammelgaragen stellen den erforderlichen Parkraum zur Verfügung.



© Laura Vahl

Mehr als ein Drittel der Seestadt Aspersn steht für den Seepark zur Verfügung.

Viele Fahrradabstellplätze tragen Pedalrittern Rechnung. Durch eine abwechslungsreiche Bebauung der Bauplätze und die aufwändige Frei- und Grünraumgestaltung – mehr als ein Drittel des Gebiets steht dafür zur Verfügung – erhält das neue Viertel eine wohnliche grüne Note. Alltagstaugliche Erschließungsflächen, Gemeinschaftseinrichtungen sowie Spielplätze für die Kleinen und Erholungszonen und Treffpunkte für die Erwachsenen runden das Angebot ab.

#### Umweltfreundlicher Verkehr hat Vorrang

Die Menschen werden in der Seestadt, einem Stadtviertel so groß wie 340 Fußballplätze, umweltfreundlich mobil und somit am Puls der Zeit sein können. Ab Herbst 2013 fährt die U2 bis ins grüne Herz der Seestadt. Für den 4,2 km langen Streckenabschnitt zwischen der derzeitigen Endstation Aspernstraße und der Seestadt mit den Stationen Hausfeldstraße, Aspern Nord und Seestadt werden Fahrgäste gerade einmal fünf Minuten benötigen. 30 Minuten bis in die Wiener City – die Donau-Auen in Sichtweite. Die U-Bahn ist der Motor für das Stadtentwicklungsgebiet. Auf Basis dieses



Wien ist Vorreiterin punkto Klimaschutz.

hochwertigen Öffi-Angebots entwickeln sich Lebens- und Wirtschaftsräume. So können die Menschen nicht nur vor Ort voll auf umweltverträgliche Verkehrsmittel setzen.

Innerhalb der Seestadt genießen Fußgeher und Radler Vorrang. Davon zeugen erste Impulse wie die Fahrrad-Wiederverwertungsinitiative Recycle oder Velobase – eine zukunftsweisende Kombination von Fahrradabstellsystem, solarem E-Bike Ladeservice, Informationssystem und Druckluftbefüllung. Die besonders auf Fußgänger und Radfahrer ausgerichteten Verkehrsplanungen sorgen für ein attraktives Fuß- und Radwegennetz. Die vielfältigen öffentlichen Verkehrsanbindungen und Car Sharing-Modelle sollen den PKW-Anteil senken – mit entsprechend positiver Wirkung für die Luft- und Lärmsituation. Die U2, Straßen- und Eisenbahnverbindungen werden auch für zahlreiche Menschen aus anderen Teilen der Donaustadt und aus Niederösterreich eine attraktive Alternative zum PKW bieten.

#### Nachhaltigkeit in Planung, Forschung und Wirtschaft

Im Zentrum aller Planungen steht – neben den Bedürfnissen der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Anrainer – der Umweltschutz. Dies garantiere

ren eigene Umweltverträglichkeitsprüfungen für den Straßen- und den Städtebau – sowohl für den bereits im Bau befindlichen Süden als auch für die künftige Entwicklung des Nordteils der Seestadt.

Das neue Quartier liegt dabei an einem Schnittpunkt von Ost- und Westeuropa. Ein bestens gelegener Firmenstandort in einer boomenden Stadt, in der im Jahr 2030 wieder an die zwei Millionen Menschen leben werden. Schon jetzt setzt das Technologiezentrum aspern IQ einen wichtigen Impuls für forschungsorientierte Unternehmen und Einrichtungen aus dem Bereich der nachhaltigen Technologieentwicklung. In dem als Plus-Energie-Haus ausgeführten Gebäude stehen rund 250 neue Arbeitsplätze zur Verfügung. Ein weiteres Beispiel für das Umweltbewusstsein in der Seestadt ist PROGREENcity, ein Pilotprojekt zur Dach- und Fassadenbegrünung.

Der bewusste Umgang mit Materialien und Energie beginnt in der Seestadt jedoch schon auf der Baustelle: So viel wie möglich wird vor Ort wieder verwendet – der Seeaushub dient beispielsweise der Geländemodellierung. Die Seestadt ist als Labor für zukünftiges Stadtleben außerdem ein wichtiger Teil der Initiative „Smart City Wien“. Mit Österreichs größter Geothermieanlage, die in direkter Nachbarschaft entsteht, schlägt Wien ein neues Kapitel des regionalen Klimaschutzes auf. Mit 40 Megawatt thermischer Leistung wird sie Anfang 2015 etwa 40.000 Wiener Haushalte, darunter Teile der Seestadt, mit umweltfreundlicher Fernwärme aus heißem Thermalwasser versorgen.

#### Aktive Klimaschutzpolitik Wiens zeigt Wirkung

3,7 Millionen CO<sub>2</sub>-Äquivalente wurden dank des ambitionierten Klimaschutzprogramms der Stadt Wien von 1990 bis 2011 jährlich vermieden. Wiens Klimaschutzmaßnahmen wirken, es gibt einen konkreten Plan mit konkreten Zielvorgaben und ganz konkreten Maßnahmen. Dank dieser konnte Wien eine Verringerung der klimaschädigenden Gase von rund 21 % pro Kopf erreichen. Das Klimaschutzprogramm war bisher nicht nur hinsichtlich der Vermeidung von Treibhausgasen erfolgreich, sondern löste auch beträchtliche positive volkswirtschaftliche Effekte aus. So konnten mit den gesetzten Investitionen allein im Jahr 2011 mehr als 58.600 Arbeitsplätze gesichert werden. Wien liegt mit diesen Erfolgen auch österreichweit an der Spitze: Während der Pro-Kopf-Ausstoß im Jahr 2010 in Österreich 10,1 Tonnen beträgt, liegt Wien mit 5,8 Tonnen pro Person nur knapp hinter Vorarlberg (5,3 Tonnen). Nur zum Vergleich: In Niederösterreich liegt dieser bei 12,7 Tonnen, in Oberösterreich bei 16,4 Tonnen pro Kopf im Jahr 2010.

#### Klimaschutz schafft Arbeitsplätze und Investitionen

Bereits im November 1999 hat der Wiener Gemeinderat das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP Wien) mit einer Laufzeit bis Ende 2010 beschlossen, und schon 2009 hat der Gemeinderat seine Fortschreibung bis 2020 („KliP II“) verabschiedet. Dem Wiener Gemeinderat wird regelmäßig ein Bericht über die Umsetzung vorgelegt, die Evaluierung führt die österreichische Energieagentur durch. Der Bericht behandelt nicht nur den Umsetzungsstand der neuen Maßnahmenpro- ▶

Entgeltliche Einschaltung

gramme des derzeit laufenden KlIP II, sondern auch jene Maßnahmenprogramme des ursprünglichen Klimaschutzprogramms, die im KlIP II fortgesetzt werden. Von 1990 bis Ende 2011 konnten demnach bereits 3,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente vermieden werden. Werden die von der Stadt Wien beeinflussbaren Reduktionen an Treibhausgasen auf die Anzahl der Einwohner bezogen, dann zeigt sich, dass von 1990 bis 2009 eine Reduktion von 4,1 Tonnen auf 3,2 Tonnen pro Einwohner erzielt werden konnte. Das entspricht einer Verringerung von rund 21 %.

Aber das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien war bisher nicht nur hinsichtlich der Reduktion von Treibhausgasen erfolgreich, sondern löste auch beträchtliche positive volkswirtschaftliche Effekte aus. Im Zeitraum 1999 bis 2011 lösten die umgesetzten Maßnahmen ein Investitionsvolumen von mehr als 20 Mrd. Euro aus. Der Wertschöpfungseffekt betrug rund 18,7 Mrd. Euro. Damit konnten im Jahr 2011 mehr als 58.600 Arbeitsplätze gesichert werden.



Geräuschlos und gut für's Klima – die E-Busse der Wiener Linien.

Um den bisherigen Erfolgskurs der Klimapolitik in Wien und des engagierten Klimaschutzprogramms fortsetzen zu können, zeigt die Österreichische Energieagentur folgende Schwerpunkte auf:

- Fortführung der Arbeiten am Versorgungssicherheitsplan
- Weitere Forcierung von Projekten zur Nutzung von erneuerbarer Energie
- Ausbau der Netze der Fernwärme Wien
- Forcierung von Fernkälteprojekten
- Erarbeitung von Möglichkeiten zur schrittweisen Einführung einer verpflichtenden thermischen Sanierung der obersten Geschoßdecke des Wiener Altgebäudebestandes
- Durchführung von energierelevanten Projekten in der Wiener Hauptkläranlage
- Ausbau der Radabstellanlagen auf öffentlichem und privatem Grund (Förderprogramm, Radabstellanlagen-Offensive)
- Steigerung des Modal Splits im Öffentlichen Verkehr durch Ausbau der U-Bahn sowie Beschleunigung und Komfortsteigerung des Straßenbahn- und Busverkehrs
- Forcierung von alternativen, energieeffizienten Antrieben und Treibstoffen (Erdgas, Elektromobilität) im magistratsinternen Fuhrpark

### Die Schwerpunkte im Wiener Klimaschutzprogramm

Im Jahr 2011 lag der Marktanteil der Fernwärme Wien am Wärmemarkt von Wien bei rund 36 %. Im Geschäftsjahr 2010/11 wurden rund 5.600 GWh Fernwärme nachgefragt. Davon entfielen etwa 1.800 GWh (31 %) auf Wohnungen und ca. 3.900 GWh (69 %) auf Großkunden. Insgesamt konnten dadurch seit 1990 rund 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent vermieden werden. Durch die von der Stadt Wien jährlich zur Verfügung gestellten Finanzmittel im Ausmaß von rund 200 Millionen Euro für Wohnhaussanierungen kann eine Energieeinsparung von jährlich 1.012 GWh erzielt werden. Das entspricht einer Vermeidung von 335.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.

In Wien wird mittlerweile nur mehr die Errichtung von Wohnungen mit passivhausgleichem Primärenergieverbrauch und passivhausgleichen CO<sub>2</sub>-Emissionsanforderungen gefördert. Allein mit dieser Vorgabe konnten bisher rund 53.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent an Treibhausgasen vermieden werden.

### Modal Split – Vorrang für die Öffis

Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und der Attraktivierung des Wiener Radnetzes setzte sich der Modal Split im Jahr 2011 wie folgt zusammen: Der Anteil des Fußverkehrs betrug 28 %, der des Radverkehrs 6 %, jener des Pkw-Verkehrs 29 % und jener des Öffentlichen Verkehrs 36 %. Ein Beweis für die zunehmende Attraktivität der Öffis ist auch die Anzahl der verkauften Tickets: Bereits 470.000 Wienerinnen und Wiener haben sich eine Jahreskarte zugelegt, Tendenz steigend. Das sind rund 100.000 mehr als noch vor einem Jahr.

### Energiesparendes Wohnen

Durch die Förderungspolitik sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen sowohl im Neubau als auch in der Sanierung der Wohnungen in Wien konnte der Energieverbrauch pro m<sup>2</sup> auf 176 kWh/m<sup>2</sup>a gesenkt werden (im Vergleich 213 kWh/m<sup>2</sup>a im Rest von Österreich). Daraus resultiert ein Energieverbrauch pro Wohnung und Jahr 12.496 kWh (20.448 im Rest von Österreich). Hochgerechnet auf den Wohnungsbestand Wiens ergibt sich daraus eine Einsparung von rund 842.500 MWh. Oder umgerechnet auf CO<sub>2</sub>-Äquivalent ergibt das eine Einsparung von jährlich ca. 126.000 t.

### Öffentlicher Verkehr überholt motorisierten Individualverkehr

Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie weitere Maßnahmenbündel im Bereich des Verkehrs bewirkten, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Wien bereits 1999 geringer als in vergleichbaren Städten lag. Den höchsten MIV-Anteil der mit Wien vergleichbaren Städte weist Hamburg mit 43 % auf. Zur Abschätzung der in diesem Bereich in Wien vermiedenen Emissionen wird Hamburg herangezogen: Würde auch in Wien der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen 43 % – wie in Hamburg – betragen, würde das zusätzliche jährliche Treibhausgasemissionen in der Größe von ca. 552.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent bewirken. ■

## Der Weg zur klimaneutralen Stadt

Als lebenswerteste Stadt der Welt wird Wien auch weiter federführend sein. Das konkrete Ziel: Wien schrittweise in die Ära der modernen Smart City zu führen. Ein Gespräch mit Thomas Madreiter, dem neuen Wiener Planungsdirektor.



DI Thomas Madreiter

### Von Tag zu Tag entwickelt sich Wien mehr zur Smart City. Was versteht man darunter?

Smart City bezeichnet eine Stadt, die mit schlaun und intelligenten Ideen den Weg Richtung klimaneutraler Stadt beschreitet. Unser Ziel ist, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß so gering wie nur möglich zu halten.

### Welche Grundpfeiler sind maßgeblich für eine Smart City?

Energie, Mobilität, Siedlungswesen und moderne Kommunikationsmethoden sind die wichtigsten technischen Säulen in einer funktionierenden Smart City. Mindestens ebenso wichtig ist allerdings auch die soziale Verträglichkeit dieser neuen Lösungen. Es geht im Kern darum, wie wir in Zukunft leben und arbeiten. Netto-Null-Energie-Gebäude scheinen jetzt noch ferne Zukunftsvisionen zu sein. Das sind sie aber nicht. Diese Gebäude sind bereits in Planung und werden nicht mehr Energie verbrauchen als sie generieren. Auch die Mobilität ist im Begriff sich zu verändern. Der Anteil des Individualverkehrs wird weiter sinken, für Radfahrer und Fußgänger wird es gut vernetzte Wege und generell mehr Freiraum geben. Als kompakte Stadt ist Wien bereits jetzt gut aufgestellt. Doch wir müssen uns auch die Frage stellen, welche städtischen Formen neue Siedlungen haben müssen. Das alleinstehende Haus ist nämlich nicht mehr in Einklang mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu bringen.

### Hat das Einfamilienhaus in den Stadtentwicklungsgebieten somit ausgedient?

Wir setzen auf kompaktere Siedlungsformen. Das bedeutet kürzere Wege und hat auch bautechnisch einen großen Vorteil. Weniger Außenflächen bedeuten auch weniger Energieverbrauch. Zudem kommen ausschließlich intelligente Energiesysteme unter Verwendung erneuerbarer Energien, wie etwa Photovoltaikanlagen, zum Einsatz. Diese Gesamtsysteme können dann auch erneuerbare Energie speichern. So kann man je nach Bedarf auch in anderen Stadtquartieren für einen Energieausgleich sorgen.

### Wie wird sich das Alltagsleben in einer Smart City verändern?

Wir werden in Zukunft mehr Möglichkeiten haben unseren Alltag positiv zu organisieren. Gut sieht man das heute schon am Beispiel Carsharing. Die Frage ist dann nicht mehr primär, ob ich ein Autofahrer bin oder nicht, sondern welche technischen und logistischen Mittel gerade zu meinem Mobilitätsbedürfnis passen. Die Bewohner einer Smart City, die „smart citizen“, können frei wählen, alles ist verfügbar. Das eigene Auto gehört nicht in das Konzept einer Smart City.

### Was wird sich in den eigenen vier Wänden verändern?

Wir kennen das alle: In der Wohnung brennt das Licht, ohne dass es gebraucht wird, die Geräte sind auf Standby geschaltet und verbrauchen unnütz Strom. Die Vision einer nachhaltigen Lebensführung in der Smart City ist, dass technische Systeme erkennen können, was gerade von den Bewohnern benötigt wird. So schaltet sich das Licht automatisch ein oder aus, ebenso die Geräte, Heizung oder Klimaanlage. Alles ist über das Smartphone steuerbar und der eigene Energieverbrauch wird transparenter.

### Welche Verbesserungen bringen die künftigen Energie- und Verkehrsmaßnahmen für die Bewohner in den Zielgebieten der Stadtentwicklung?

An erster Stelle stehen Kostenersparnis und erhöhter Komfort. Die Preise für fossile Energie werden wohl auch weiter massiv steigen. In Smart City Gebieten wird der Energieverbrauch durch intelligente Systeme massiv reduziert. Weniger Autos bedeuten auch weniger Lärm und Schadstoffemissionen. Und vor allem – das ist quer durch die Stadt heute unser aller Kernproblem – werden Autos dank Carsharing Modellen künftig nicht mehr die Straßen verstellen. Wir müssen Fahrzeuge nämlich nicht besitzen, um sie zu nutzen. Ein Carsharing Auto steht aufgrund der kurzen Pro-Tag-Nutzungsdauer von Privatwägen für sieben übliche Fahrzeuge. Darin liegt ein enormes Einsparungspotenzial. Durch die Fülle dieser Maßnahmen wird die Lebensqualität nachhaltig verbessert.

### Geplant ist die Realisierung der Smart City Ziele in Wien bis 2050. Was sieht der aktuelle Aktionsplan bis 2015 vor?

Im Bereich Neubau wird die Seestadt Aspern bereits als Smart City Musterstadt aufgebaut. Aber auch die Verbesserungsmöglichkeiten in der bereits dicht besiedelten Stadt sind ein großes Thema. Hier geht es um die optimierte Nutzung von bestehenden Gebäuden – beispielsweise in einem Projektgebiet in Liesing. Zudem arbeiten wir eng mit der Smart City Agentur TINA VIENNA zusammen. Diese unterstützt die Stadt Wien bei allen Aktivitäten im Bereich „Smart City Wien“. Dazu gehören auch Maßnahmen zur intensiven Einbindung der Bürger ins Thema. Jeder soll sich umfassend informieren, austauschen und seinen Beitrag zur neuen Smart City Wien leisten können.

**Zur Person:** DI Thomas Madreiter ist Wiener Planungsdirektor. Sein thematischer Schwerpunkt ist die Koordinierung der Erstellung des Wiener Stadtentwicklungsplans. Weiters koordiniert er die Initiative Smart City Wien für eine energieeffiziente und klimaschonende Entwicklung der Stadt.