

Bitte recht klimafreundlich!

In Wien wächst ein ökologischer Stadtteil für 30.000 Menschen. Zugleich ist er ein Labor für energiesparendes Wohnen VON DIRK ASENDORPF

Die Wiener U-Bahn-Linie 2 führt direkt in die Zukunft, in die Seestadt Aspern. 15 Kilometer entfernt vom historischen Zentrum der Metropole entsteht hier auf einem ehemaligen Flugfeld ein neuer Stadtteil. In dessen Mitte liegt ein künstlicher See mit Badestelle und Uferpromenade, daneben der U-Bahnhof. Schon bevor hier Menschen wohnen, führen die Züge im 10-Minuten-Takt. Die Botschaft: Wer in die Seestadt zieht, braucht kein Auto; mit der U-Bahn sind es bis Prater und Hofburg nur gut 20 Minuten.

Nach zehn Jahren Bauzeit ist das erste Drittel des neuen Stadtteils nun fertig, moderne Geschosswohnungsbauten gruppieren sich um das Zentrum mit Geschäften, Restaurants und Cafés, übertagt vom zweithöchsten Holz-Hochhaus der Welt, dem HoHo. Neben Wohnungen für 30.000 Menschen entstehen auch Schulen, Kitas und bis zu 20.000 Arbeitsplätze. All das so klimafreundlich wie möglich. Autos müssen draußen bleiben, weitgehend, auf den Dächern gibt es Solaranlagen, unter der Erde Wärmespeicher und in den Gebäuden modernste Energieeffizienztechnik.

Wien, knapp zwei Millionen Einwohner, ist die am schnellsten wachsende Stadt im deutschsprachigen Raum. Über 200.000 Menschen sind in den vergangenen zehn Jahren zugezogen, nur die Hälfte davon konnte im Wohnungsbestand untergebracht werden. Gut, dass die Seestadt wächst. Selbst der Chef der Grünen in Wien, Peter Kraus, parteigemäß kein Freund von Neubauten auf der grünen Wiese, konstatiert: »Die Seestadt ist ein großer Erfolg.« Im Stadtrat war man sich einig: Ohne den neuen Ökostadtteil würde es so kommen wie in vielen anderen Städten – Zersiedelung

des Umlands, Zunahme des Autoverkehrs, massive Flächenversiegelung.

Die Seestadt ist ein Reallabor für die Frage, wie sich der Energieverbrauch einer rasant wachsenden Stadt verringern lässt. Vieles wird erprobt: der Einsatz besonders sparsamer Technik, die intelligente Steuerung der Netze für Strom, Wärme, Trink- und Regenwasser, die Verlagerung vom Auto zum öffentlichen Nahverkehr. Untersucht wird auch die Frage, was die Menschen dabei am besten zum Mitmachen motiviert. So ist die Seestadt nicht nur eines der größten Stadtentwicklungsgebiete in Europa, es ist auch das weltweit am besten erforschte. Über 250.000 Sensoren liefern jeden Tag 1,5 Millionen Datensätze über Energieerzeugung, -verbrauch und -versorgung der Gebäude. Was die Bewohner von all der smarten Technik halten, wird mit Interviews und Tagebüchern erfragt.

100 Millionen Euro haben die Projektpartner Siemens und Wiener Stadwerke für das Forschungsprojekt Aspern Smart City Research (ASCR) zur Verfügung gestellt, 150 Forscherinnen und Forscher aus den beteiligten Unternehmen, des Austrian Institute of Technology und der TU Wien sind beteiligt. Jetzt liegen die ersten Ergebnisse vor. Sie zeigen: Die neue Technik funktioniert überraschend reibungslos und spart zwischen 10 und 20 Prozent des Energiebedarfs für Heizung, Lüftung, Strom und Wasser.

Zum Beispiel mit intelligenter Wartung. Der Siemens-Ingenieur Peter Böhm demonstriert das im sogenannten See-Hub – halb Bürogebäude, halb Parkhaus. Unter dem Dach drehen sich die gewaltigen Ventilatoren der Belüftungsanlage. Normalerweise werden die Filter solcher Anlagen in einem festgelegten Rhythmus gewechselt, hier erst dann, wenn es wirklich nötig ist. Sensoren messen dafür den Luftstrom. Anhand von Druckdifferenz-Ände-

rungen erkenne das System, wann es wirklich gewartet werden müsse, erklärt Böhm, »ein halb vollen Filter zu tauschen ist doch Verschwendung«. Jeder vierte Tausch kann so vermieden werden, entsprechend geringer sind Material- und Energieverbrauch.

Weniger Erfolg hatten die Ingenieure mit dem Versuch, ihre eigene Technikbegeisterung auch auf die Bewohner der neuen Stadt zu übertragen. Eine sogenannte Smart-User-App sollte die Mieter zu besonders sparsamem Verhalten motivieren – mit sehr vielen Informationen. Man kann den aktuellen Stromverbrauch sehen, den Verbrauch von Heizung, Warm- und Kaltwasser, »und man kann

Steuerungen solle man mit ihnen lieber darüber sprechen, ob sie sich in ihrer Wohnung wohlfühlen. Für jedes Gebäude gibt es jetzt eine sogenannte Energie-Vertrauensperson. Bei Problemen mit Heizung, Lüftung oder Elektrik sind sie die ersten Ansprechpartner. »Das sind Leute mit technischem Interesse«, sagt Andreas Schuster, »in Workshops haben wir ihnen die Gebäudetechnik erklärt.« Wer jetzt ein Problem hat, kann einfach bei einem dieser Nachbarn klingeln.

Der Wangari-Maathai-Platz, benannt nach einer früheren kenianischen Umweltministerin, ist der zentrale Begegnungsort der Seestadt. Der öffentliche Raum gehört Fußgängern und Radfahrern. An acht Stationen gibt es Leihfahrräder, darunter E-Bikes und Lastenräder. Autos dürfen nicht am Straßenrand parken, sondern nur in Hochgaragen. Und die sind von jeder Wohnung weiter entfernt als die nächstgelegene Haltestelle von Bus, S- oder U-Bahn.

»Push and Pull« nennt Günter Steinbauer diese Kombination aus Parkplatznot und gutem ÖPNV-Angebot. Er war bis Ende 2022 Geschäftsführer der Wiener Linien und hat 2012 das 365-Euro-Jahresticket eingeführt. Weil gleichzeitig alle kostenlosen Parkplätze in der Innenstadt abgeschafft würden, hat sich die ÖPNV-Nutzung damals innerhalb weniger Monate verdoppelt. Inzwischen gibt es in Wien mehr Inhaber einer Jahreskarte als zugelassene Pkw. In der Seestadt gelingt das Zurückdrängen der Autos sogar noch besser. Pro Einwohner sind dort nur halb so viele Pkw zugelassen wie im Rest von Wien.

Der Masterplan für die gesamte Seestadt stammt von dem schwedischen Architekten Johannes Tovatt. Wenn es nach ihm ginge, dürften es gern noch weniger Autos werden. Die Hochgaragen wären darauf vorbereitet. Sie wurden als Hybrid-Gebäude geplant und können geschosswise für Wohn- und Büronutzung umgebaut werden. Schon heute werden die

Erdgeschosszonen von Geschäften, Bildungs- und Kultureinrichtungen genutzt. Ins Erdgeschoss der zentralen Seehub-Garage soll demnächst ein Trampolinpark einziehen, auf dem Dach gibt es bereits einen Fußballplatz.

Auch der Raum unter der U2, die als Hochbahn in die Seestadt fährt, ist für Freizeitaktivitäten vorgesehen. Wie ein grünes Band mäandert der Elinor-Ostrom-Park unter der Bahntrasse durch den Stadtteil, es gibt Spielplätze, eine Kletterwand, eine Halfpipe für Skater und BMX-Fahrer. Beklemmung auslösende dunkle Passagen wie in anderen Großstädten gibt es hier nicht.

Bisher wohnen vorwiegend junge Familien mit kleinen Kindern in der Seestadt. Weil alle Gebäude der ersten Bauphase öffentlich gefördert wurden, sind die Mieten günstig und die Wohnungen klein. Das soziale Leben spielt sich zu großen Teilen draußen ab. In der zweiten Bauphase entstehen jetzt auch frei finanzierte Wohnungen, Lofts und Reihenhäuser. Stellplätze fürs eigene Auto wird es auch dort nicht geben. »Es ist ganz gut gelungen, die Seestadt zu einer richtigen Stadt zu entwickeln«, sagt die Soziologin Ingrid Breckner von der Hamburger HafenCity Universität. Sie hat Planung und Bau als Mitglied eines unabhängigen internationalen Beirats von Anfang an begleitet. Der Erfolg sei vor allem einer Vielzahl kleiner Maßnahmen zu verdanken, die gut ineinandergreifen, der vorgezogene U-Bahnbau ein guter Anfang. »Wären die ersten Bewohner aufs Auto angewiesen gewesen, hätten wir sie später quasi wieder umerziehen müssen«, sagt der ÖPNV-Manager Günter Steinbauer. Das wäre schwer geworden. Aber der Stadtrat hatte schon 2007 den Masterplan für den neuen Ökostadtteil einstimmig beschlossen. Wien hatte damals schon ein Energieeffizienz-Programm, von dem manche deutsche Großstadt heute noch träumt (ZEIT Nr. 8/07).



dieses aktuelle Feedback mit dem Verbrauch in anderen Jahren vergleichen«, erklärt der Forschungskordinator Andreas Schuster. Außerdem können Heizung und Lüftung mit der App ferngesteuert werden. Und ein sogenannter Eco-Button schaltet alle dafür ausgewählten Lampen und Elektrogeräte mit einem einzigen Knopfdruck gleichzeitig ab.

Genutzt wurden all diese Funktionen aber kaum. Schusters Kollegin, die Sozialwissenschaftlerin Nicole Kreuzer, hat in Interviews herausgefunden, warum das so ist: »Die Menschen wollen all diese technischen Daten gar nicht wissen, und oft verstehen sie sie auch nicht richtig.« Statt über