

Interview Peter Kraus, Stadtrat der Stadt Wien

one2zero: Welche Schritte hat die Stadt Wien unternommen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen? Wien hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2040 netto null zu werden. Welche konkreten Maßnahmen wurden bisher von der Stadt und den Bezirken ergriffen, um dieses Ziel zu verwirklichen? Welche Fortschritte lassen sich bisher erkennen, sowohl bei den Bürgern als auch in der Industrie, Wirtschaft und Politik? Wie bewertet ihr die Entwicklung in dieser Hinsicht?

Peter Kraus: Also, ich finde, was die letzten Jahre gut gelungen ist, ist, dass man sich in Wien überhaupt einmal quantitativ anschaut, wo liegt man und wo will man hin? Mit dem Klimafahrplan der Stadt und auch davor schon mit der Smart City Strategie, ist eine Treibhausgasbilanzierung eingeführt worden und ich glaube, das ist ganz wichtig, damit man bei all den Maßnahmen immer dort wo über Netto-Null oder Klimaneutralität gesprochen wird, das einmal messbar wird. Auf der Stadtebene muss man sich gut überlegen, wo man die Systemgrenze zieht – also was zählt zu den Wiener Emissionen und was nicht. Komplexer wird es bei der Industrie, wo die städtischen Befugnisse begrenzter sind und sie eher Anreize setzen kann, beispielsweise für Wasserstoffaufbereitung in Busflotten. Insgesamt betrachtet ist vor allem im Gebäudesektor in den letzten Jahren viel Fortschritt erzielt worden, durch fortlaufende Sanierungen und verbesserte Energieeffizienz. Trotz globaler Energiepreisschwankungen, wie etwa durch geopolitische Spannungen oder steigende Gaspreise, konnten die CO₂-Emissionen in Wiens Gebäudesektor deutlich gesenkt werden. Dennoch bleibt die Dekarbonisierung der Raumwärme eine große Herausforderung, wo technische Lösungen existieren, aber deren Skalierung in einer Stadt wie Wien extrem komplex ist. Ein weiterer wichtiger Bereich ist der Verkehr, wo Wien erhebliche Fortschritte in der Infrastruktur gemacht hat, wie den Ausbau von Radwegen und des öffentlichen Nahverkehrs. Trotz eines beeindruckenden Modal

Split und eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes ist das Ziel, die mit dem Auto zurückgelegten Wege bis 2025 zu halbieren, noch weit entfernt.

Zusammenfassend ist die Messung der Emissionen auf Stadtebene eine große Herausforderung aufgrund der Komplexität bei der Abgrenzung der Sektoren. Besonders schwierig wird es bei Politikfeldern wie Industrie oder Wirtschaft sowie bei der Einbeziehung von Konsum und Lieferketten, die oft auf nationaler Ebene verwaltet werden. Auf Stadtebene funktioniert es am besten im Bereich Gebäude, Verkehr und Energie.

one2zero: Es gibt bereits Fortschritte, aber natürlich gibt es noch viel zu tun, wie so oft. Interessant ist, dass bis 2025 das Ziel besteht, den Individualverkehr zu halbieren.

Peter Kraus: Nicht ganz. Das Ziel ist die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege in Wien zu halbieren.

one2zero: Ist nicht mehr lang bis 2025.

Peter Kraus: Nein.

one2zero: Welche spezifischen Strategien oder Maßnahmen verfolgt die Stadt Wien? Du hast bereits erwähnt, dass Wien begrenzte Handlungsmöglichkeiten hat, da viele Bereiche außerhalb ihres Einflussbereichs liegen. Welche Maßnahmen wurden ergriffen? Wo gibt es bereits Fortschritte zu sehen und welche Maßnahmen in ganz Österreich beeinflussen auch Wien?

Peter Kraus: Ich fange vielleicht mit ganz Österreich an, weil ich glaube, was man die letzten Jahre wirklich sieht, ist ein immenser Solarboom. Gerade der Ausbau der Erneuerbaren in der Stromproduktion übertrifft seit zwei Jahren im Moment auch die Ausbauziele nach dem Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz, welches bundesweit sozusagen

der Zielpfad ist für die „Klimaneutralität 2040“ und für das Ziel „100 % Erneuerbare 2030“. Wenn man sich diesen Zielpfad anschaut, dann übertreffen wir die Ausbautzahlen jedes Jahr seit zwei Jahren. Also es ist immens. Dieser Anstieg ist stark mit der Preisentwicklung für Photovoltaik und den neuen Förderstrukturen verbunden, einschließlich der Abschaffung der Umsatzsteuer und einer Vereinfachung der Fördermechanismen. Der höhere Einspeisungspreis für Strom trägt ebenfalls dazu bei, dass sich solche Modelle schneller amortisieren. In der Stadt Wien ist die Situation aufgrund der komplexen Eigentumsverhältnisse in Mehrparteienhäusern und der gemischten Strukturen von Eigentümern und Mietern etwas komplizierter. Hier ist es oft schwierig, Entscheidungen wie die Installation einer Photovoltaikanlage zu treffen. Die Stadt kann jedoch in den Gebieten handeln, wo sie selbst Gebäude besitzt, und ist mit über 1600 Gemeindebauten der größte Gebäudebesitzer in Wien. Trotzdem bleiben viele Möglichkeiten, wie der Photovoltaikausbau in Gemeindebauten, bisher ungenutzt, obwohl nur zwölf der Gemeindebauten in Wien über eine solche Anlage verfügen. Ein Bereich, in dem Fortschritte sichtbar sind, betrifft die Genossenschaften und den sozialen Wohnbau in Wien. Hier erfolgt eine rasche Transformation hin zu nachhaltigeren Modellen. Ein Beispiel ist die Sozialbau, einer der führenden Bauträger in diesem Sektor, der bis Ende des Jahres alle Anlagen mit Photovoltaik ausstatten wird. Zudem hat die Sozialbau ein innovatives Modell entwickelt, um die Raumwärme zu dekarbonisieren, indem dezentrale Heizsysteme zentralisiert und später auf alternative Energien wie Wärmepumpen, Fernwärme oder Geothermie umgestellt werden. Insgesamt zeigt sich, dass technische Lösungen für die großen Herausforderungen wie die Dekarbonisierung der Raumwärme und die Förderung nachhaltiger Mobilität in städtischen Gebieten wie Wien vorhanden und wirtschaftlich umsetzbar sind. Es liegt nicht mehr an fehlenden finanziellen Anreizen, sondern vielmehr an den komplexen Entscheidungsstrukturen, die in vielen Fällen die Umsetzung behindern. Dies betrifft sowohl die Regierungsstrukturen in Wien als auch die komplexen Entscheidungsprozesse im Wohnungsbau, insbesondere in Mehrparteienhäusern, wenn es um die Installation von Photovoltaikanlagen geht.

one2zero: Es ist auch ein wenig hinderlich, wenn die Bundesregierung einen Wärmeplan zurückzieht, der ein Gasverbot in Gebäuden vorsieht, obwohl die Stadt Wien darauf aufgebaut hat, um Umbaumaßnahmen zu unterstützen. Ich selbst wohne in einem Miethaus und habe ein gutes Verhältnis zum Vermieter, den ich bereits beim Thema Umstellung der Raumwärme beraten und unterstützt habe. Bei meinem eigenen Wohnhaus, das fast 100 Jahre alt ist, haben wir eine Gas-Etagenheizung. Es ist eine große Herausforderung zu entscheiden, wann und wie wir auf Wärmepumpen oder Fernwärme umstellen können. Es gibt keinen genauen Plan, wo Fernwärmenetze verfügbar sind. Wenn wir uns für Geothermie oder eine große Wärmepumpe entscheiden, müssen wir auch die elektrische Leistung berücksichtigen. Das bedeutet, dass wir die Steigleitungen umbauen müssen und in den Wohnungen selbst alte Heizkörper durch neue oder Fußbodenheizungen ersetzen müssen, was auch bedeutet, dass die Mieterinnen und Mieter teilweise ausziehen müssen. Die Technologien sind vorhanden und auch wirtschaftlich tragfähig, aber es gibt viele Konflikte und Probleme auf dem Weg zu deren Implementierung.

Peter Kraus: Ja, es ist auch wichtig, die Erfahrungen derjenigen zu berücksichtigen, die solche Maßnahmen umsetzen. Ein gutes Beispiel ist der Sozialbau, wo über 90 % der Fälle bereits den rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen. Sie haben akzeptiert, dass einige Mieterinnen und Mieter vorerst nicht mitziehen und möglicherweise erst in fünf Jahren beim Tausch der Brennwerttherme auf das neue Zentralsystem umsteigen. Ein zentralisiertes Heizsystem bietet klare Vorteile, da es zentral umgestellt werden kann. Gleichzeitig ist es jedoch eine große Herausforderung, da 60 % der Fernwärme in Wien noch nicht dekarbonisiert ist. Es gibt ambitionierte Pläne, dies zu ändern, aber es wird eine echte Herausforderung sein. Ein weiterer Punkt ist die Transparenz im Fernwärmenetz. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen erlauben es privaten Haus- und Wohnungsbesitzern oft nicht, auf verlässliche Entwicklungen zuzugreifen, wenn sie sich anschließen möchten. Hier spielt die Politik eine wichtige Rolle mit einem klaren Wärmeplan und Gesetzen zur

erneuerbaren Wärme. Diese bieten die Chance, transparent zu kommunizieren, wo und wann die Fernwärme erweitert wird und ebenso wichtig, wo nicht. Es gibt Gebiete in der Stadt, wo aus Effizienzgründen die Fernwärme nicht sinnvoll ist, sei es ökonomisch oder energetisch, aufgrund fehlender Kapazitäten oder zu geringer Dichte. Für jeden Haus- oder Wohnungsbesitzer ist es entscheidend zu wissen, ob ihr Gebiet in Zukunft Fernwärme erhalten wird, da dies ihre Entscheidung beeinflusst, wie sie ihr Eigentum in den nächsten Jahren sanieren und dekarbonisieren möchten, sei es durch einen Heizungstausch oder andere Maßnahmen.

one2zero: Absolut. Die Stadt Wien hat tatsächlich einen Wärmeplan herausgegeben, der grob skizziert, wo bis 2040 das Fernwärmenetz ausgebaut werden soll. Allerdings bleibt die Konkretisierung offen, da man nicht genau weiß, ob die eigene Straße oder das eigene Haus Teil dieses Plans ist. Es wäre wichtig, diese Details weiter zu präzisieren.

Katja Hummer: Man kann mittlerweile auf der Wien Energie Website abfragen, ob Fernwärme verfügbar sein wird. Das ist Teil des neuen Plans. Anstatt nur die Antwort "Keine Fernwärme verfügbar" zu erhalten, wird jetzt angezeigt, dass Fernwärme kommen wird. Allerdings fehlt immer noch ein genauer zeitlicher Rahmen. Man weiß, dass es bis 2040 geschehen wird, aber nicht wann genau. Das erschwert die Planung erheblich.

Peter Kraus: Ja, und die Anschlusskosten sind ebenfalls unbekannt. Das stellt eines der Hauptprobleme dar, da bei einem Monopol der Markt den Preis bestimmt. Es wäre daher einfach zu sagen, dass es einen standardisierten Anschlussstarif gibt und alles andere die Kosten für den Netzausbau sind, die gemeinsam finanziert werden müssen. Doch genau das existiert nicht, und das ist sehr herausfordernd. Wenn man erst in der Projektierung ist und dann mitten drin den Preis für die Anschlusskosten herausfinden muss, wird es kompliziert.

one2zero: Aber die Netzkosten sind in meiner Erfahrung immer sehr undurchsichtig, egal ob es um Wärme, Gas, Strom oder andere Ressourcen geht. Die Struktur der Netzkosten ist sehr komplex.

Peter Kraus: Beim Gas habe ich beispielsweise die gesetzliche Verpflichtung, dass mir das Gasnetz hergestellt werden muss, bei der Fernwärme nicht.

one2zero: Wir haben bereits darüber gesprochen, welche internen und externen Hindernisse die vollständige Umsetzung von Netto Null in der Stadt Wien beeinträchtigen oder voraussichtlich beeinträchtigen werden.

Peter Kraus: Also ich würde sagen, wie man am Beispiel Wien sieht, ist es tatsächlich die Governance-Struktur oder die Umsetzungsstruktur einer Politik. Politik ist einfach in sehr viele Themenbereiche aufgespaltet. Das betrifft Abteilungen und politische Zuständigkeiten. Und diese ganzen Transformationen in Richtung Netto-Null bedeuten einfach themenübergreifend zu arbeiten. Und das ist das System Verwaltung und Politik nicht gewohnt. Das macht es natürlich schwierig. Die neu geschaffene Klimadirektion in Wien versucht, diesen Wandel zu steuern, doch es bedarf eines grundlegenden Kulturwandels. Frühere Ansätze, bei denen Entscheidungen von oben nach unten getroffen wurden, funktionieren hier nicht mehr. Stattdessen sind viele Bottom-up-Prozesse zwischen den Abteilungen erforderlich, um Lösungen schnell und effektiv zu entwickeln.

Extern sind die Herausforderungen je nach Bereich unterschiedlich. Nehmen wir den Verkehr als Beispiel: Durch die zunehmende Individualisierung im Verkehrssektor müssen breite Teile der Bevölkerung für Veränderungen gewonnen werden. Es reicht nicht aus, einfach das Ziel zu setzen, den motorisierten Individualverkehr zu halbieren, um eine Veränderung zu bewirken. Hier sind Infrastrukturausbau, wirtschaftliche Anreize und eine realistische Kostenstruktur notwendig. Diese Themen sind besonders schwierig anzugehen, da das bestehende System jahrelang den motorisierten Individualverkehr subventioniert und dadurch vergleichsweise günstig gemacht hat.

Die Umkehrung dieser Dynamik führt zu erheblichen Herausforderungen bei der Transformation in einem Bereich, wo Mobilität und individuelle Entscheidungen stark ausgeprägt sind.

one2zero: Wie realistisch schätzt ihr die Chancen ein, dass der motorisierte Individualverkehr tatsächlich reduziert wird, wenn das Auto sozusagen eine Art heilige Kuh oder der Heilige Gral ist, den niemand wirklich in Frage stellen möchte? In der Politik, unabhängig von der regierenden Partei, würde vermutlich ein großer Teil der Bevölkerung aufschreien. Wie realistisch ist es also, dass solche Veränderungen umgesetzt werden? Denn auch wenn die Elektromobilität in gewissem Maße an Bedeutung gewinnt, ist sie keine perfekte Lösung im Vergleich zu Verbrennungsmotoren und wird von einem Großteil der Bevölkerung nicht wirklich angenommen.

Peter Kraus: Wenn man sich Wien genauer ansieht, sieht man, dass es bereits funktioniert. Insbesondere in den inneren Bezirken und einigen westlichen Gürtelbezirken ist der Motorisierungsgrad seit 15 Jahren rückläufig. Das bedeutet, dass dort nur noch etwa 22 bis 23 % der Einwohnerinnen pro 1000 Einwohner ein eigenes Auto besitzen. Dieser Trend ist stark rückläufig. Die Menschen, die in Stadtteilen leben, in denen es ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz und Fahrradinfrastruktur gibt und wo sie tägliche Erledigungen zu Fuß erledigen können, entscheiden sich dafür, ihre Autos zu verkaufen oder auf Carsharing umzusteigen. Dies ist messbar und zeigt, dass eine Stadt so geplant und organisiert werden kann, dass die Menschen freiwillig auf ihre Autos verzichten, ohne dass dies erzwungen werden muss.

Die größte Herausforderung, in der sich jedoch wenig verändert hat, betrifft den Pendelverkehr. Viele Menschen pendeln täglich nach Wien zur Arbeit oder umgekehrt, insbesondere in den sogenannten Außenbezirken, wo der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung dichter und gut erreichbarer Stadtteile in den letzten Jahrzehnten nicht so stark vorangetrieben wurden wie in den innerstädtischen Gebieten. Dennoch gibt es Beispiele, die zeigen, dass es funktionieren kann. Ein

herausragendes Beispiel ist die Seestadt Aspern, über die viel gesprochen wird. Dort wurde die U-Bahn gebaut, bevor die ersten Bewohner eintrafen. Die Seestadt weist ähnliche Mobilitätsmuster wie die inneren Bezirke auf, weil die Infrastruktur von Anfang an entsprechend geplant wurde und die Bewohner sich bewusst gegen den Kauf eines Autos entschieden haben. Dies zeigt, dass durch gezielte Stadtplanung und Infrastrukturangebote das Mobilitätsverhalten der Menschen positiv beeinflusst werden kann.

one2zero: Es wird viel darüber berichtet, was die Stadt Wien und Wiener Energie im Bereich erneuerbare Energien unternehmen. Ein besonders innovatives Beispiel ist die Nutzung von Großwärmepumpen bei Abwasseranlagen und ähnlichem. Welche anderen innovativen Technologien setzt die Stadt Wien ein, um ihre Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen? Welche Technologien könnten in Zukunft der Bevölkerung, der Industrie und der Wirtschaft Wiens helfen?

Peter Kraus: Ich würde sagen, alle Technologien oder systemischen Innovationen, die Kreisläufe schließen können, sei es energetisch, wo beispielsweise vor kurzem ein Gründerzeithaus saniert wurde. Bei diesem Gebäude wurde ein neues Konzept entwickelt, bei dem das Grauwasser, also Abwasser, aufbereitet und für die Gewinnung thermischer Energie verwendet wird.

Katja Hummer: Irgendwo in der Gegend der äußeren Mariahilfer Straße war das.

one2zero: Im 15. Bezirk ist es.

Katja Hummer: Ja genau.

Peter Kraus: Es geht darum, dass bisheriges Abfallmaterial wie Grauwasser aus Gebäuden wieder aufbereitet wird, um daraus Wärme zu gewinnen. Ein aufkommender Bereich in Wien ist die Nutzung von Geothermie, insbesondere durch

die Möglichkeit, öffentliche Räume und Gehsteige in Gründerzeit- oder dicht bebauten Gebieten zu erschließen. Diese Entwicklung wird in den kommenden Jahren äußerst relevant sein. Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Ressourcenschonung, Suffizienz und Kreislaufwirtschaft, wo wir noch in den Anfängen stehen. Erste Projekte zeigen, dass Gebäude nach Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und der EU-Taxonomie saniert werden können. Das muss das Ziel sein, dass wir die Ressourcen, die schon in Verwendung sind, dann auch so lange wie möglich behalten und nicht abreißen oder verbrennen oder verschwenden. Da glaube ich, wird vieles kommen in den nächsten Jahren im Bereich Bauwirtschaft und Kreislaufwirtschaft.

Im Energiebereich wird es immer wichtiger, Silos aufzubrechen und Systeme zu integrieren. Zum Beispiel kann ein Elektroauto tagsüber als Batterie dienen, die eine Solaranlage in einem Haus auflädt, um abends die benötigte Energie wieder abzugeben. Solche integrierten Systeme werden in Städten immer logischer und effizienter funktionieren als in ländlichen Gebieten, wo jedes Haus, Auto und Grundstück isoliert ist. Ein weiteres zentrales Thema ist die Citylogistik, insbesondere die Antriebsarten und die Umstellung von Fuhrparks. Die Wirtschaftskammer arbeitet intensiv daran, wie die letzte Meile in der Stadt CO₂-frei gestaltet werden kann. Die Elektrifizierung oder Umstellung auf Wasserstoff von Busflotten und anderen Fahrzeugen der Stadtwerke wird ebenfalls eine große Herausforderung und ein wichtiges Thema sein.

Es gibt auch Missverständnisse bezüglich der Technologieoffenheit und dem Verbot von Verbrennungsmotoren. Die Entscheidung ist schon gefallen glaube ich. Im Bereich der individuellen Mobilität geht es klar in Richtung Elektromobilität. Während andere Antriebsformen wie E-Fuels oder Wasserstoff für Schifffahrt, LKWs und energieintensive Bereiche benötigt werden.

one2zero: Wie realistisch seht ihr das Ziel 2040 – Klimaneutral Wien?

Peter Kraus: Ich halte es für machbar. Ich glaube, es ist vernünftig, daran festzuhalten. Aktuell gibt es viele, die eine gewisse Resignation in Bezug auf das 1,5-Grad-Ziel und

die Klimaneutralität verbreiten und behaupten, dass der Fortschritt zu langsam sei und wir es eh nicht schaffen werden. Aus meiner Sicht ist jedoch die Ambition und das Festlegen von Zielen extrem wichtig. Diese Ziele geben der Gesellschaft, sei es privat oder wirtschaftlich, eine klare Orientierung, wohin die Entwicklung gehen sollte. Daher ist es entscheidend, klare Ziele zu haben. Ob wir diese Ziele nun 2039 oder 2042 erreichen, ist sekundär. Viel wichtiger ist, dass alle Investitionsentscheidungen, private Renovierungs- und Sanierungsprojekte sowie öffentliche Maßnahmen auf diese Ziele ausgerichtet sind. Die gleichzeitige Transformation an vielen Fronten ist unabdingbar.

one2zero: Wir sprechen über das 1,5-Grad-Ziel, eigentlich eher das 2-Grad-Ziel. Es wurde prognostiziert, dass Wien besonders hart betroffen sein wird. Studien zeigen, dass Wien möglicherweise einen Temperaturanstieg von bis zu acht Grad erleben könnte, vergleichbar mit Athen. Wie geht Wien damit um? Wir sprechen von thermischer Sanierung mit grüner Wärme, aber wir müssen auch über Kälte- und Isolierungsmaßnahmen nachdenken. Wie sieht der Plan aus? Was ist die Strategie?

Peter Kraus: Im Bereich der Anpassung teile ich die Auffassung, dass der Blick auf die Energie- und Wärmeversorgung zwar wichtig ist, aber wie wir mit der Hitze in der Stadt im Sommer umgehen, wird uns viel mehr beschäftigen als die zukünftige Heizung im Winter. Es gibt kleine Förderungen, die sehr gut angenommen werden und effektiv funktionieren, wie zum Beispiel der außenliegende Sonnenschutz, der eine Wohnung oder ein Wohnhaus effektiv kühlen kann. Die Stadt Wien fördert diesen Einbau, der ökonomisch und energetisch um ein Vielfaches effizienter ist als nachträglich Kühlsysteme einzubauen, die viel Energie benötigen.

Grüne Technologien wie Bäume und Begrünungen spielen eine entscheidende Rolle. Eine Studie des Nature Magazins aus den letzten Jahren hat gezeigt, dass dicht bebaute Städte hitzeresilienter werden, wenn mindestens ein Drittel der Stadtfläche mit Bäumen beschattet ist. Dies ermöglicht es Städten, sich nachts abzukühlen und während Hitzeperioden weniger stark aufzuheizen. Wien hat derzeit etwa 15 %

beschattete Fläche, obwohl wir eine grüne Stadt sind, ist Hitze besonders in dicht bebauten Gebieten ein Problem.

Für die Zukunft muss Wien daher einen masterplanmäßigen Ansatz verfolgen, um mehr Bäume nach zu pflanzen und zusammenhängende Grünflächen zu entwickeln. Ein gutes Beispiel ist Paris, das aktiv Straßenzüge mit Bäumen bepflanzt, um die Stadt für zukünftige Klimabedingungen zu stärken. Mittel- und Mitteleuropäische Städte müssen sich auf Veränderungen vorbereiten, da das Klima sich wandelt, selbst wenn es nicht katastrophal wird. Teil dieser Anpassung ist die Gestaltung unserer Gebäude und des öffentlichen Raums, einschließlich verstärkter Begrünung.

one2zero: Perfekt. Dann bin ich mit meinen Fragen am Ende. Wollt ihr abschließend noch ein Statement zum Thema oder allgemein geben?

Peter Kraus: Ich finde bei all dem Thema ist mein Statement einfach „einfach nur machen“. Besser machen, als diskutieren und die 2 % der Themen suchen, warum etwas nicht geht, wird uns nicht weiterbringen.

Katja Hummer: Das unterstreiche. Ich glaube, das ist sehr gut.