

Vor einigen Jahren fand in Berlin ein hochkarätig besetztes Symposium unter dem Titel *Beware of the Smart People* statt. Doch, ganz ehrlich, warum sollte man sich vor smarten Menschen in Acht nehmen? Bei näherem Hinsehen wird deutlich, dass sich die aktuelle Diskussion um smarte Technologien oder gar smarte Städte in einem Spannungsfeld zwischen utopischem Heilsversprechen (nachhaltige Stadtentwicklung durch effiziente neue Informations- und Kommunikationstechnologien) und dystopischen Überwachungsszenarien bewegt. Was ist also dran am Konzept der Smart City? Welche Versprechungen sind damit verbunden? Und welche davon kann es halten?

Die Smart-City-Idee beschäftigte im letzten Jahrzehnt einerseits viele Architekten, Stadtplanerinnen und politische Entscheidungsträgerinnen, andererseits ganze Industrien sowie die riesige Branche der Immobilienentwicklung. Der Begriff entfachte visionäre Zukunftsszenarien und fand bald Einzug in den alltäglichen Sprachgebrauch elitärer Kreise, später auch in jenen der breiten Öffentlichkeit. Imposante und schillernde Modewörter und Bezeichnungen wie etwa autonom, innovativ, intelligent, effizient, flexibel, vernetzt und sogar selbstregulierend werden mit dem Begriff der Smartness assoziiert. So gesehen ist es wenig verwunderlich, dass sich der Begriff recht rasch zu einem Must-have als Label für Städte entwickelt hat. Wer kann es sich schließlich erlauben, nicht smart zu sein?

Doch woher kommt der Begriff Smart City? Die g'scheite Stadt leitet sich aus der technologischen Entwicklung der „Informational City“ der 1980er-Jahre ab und zeichnet sich demnach durch die innovative Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sowie durch den Fokus auf eine vernetzte, IKT-gesteuerte Form der Stadtentwicklung aus. Diese geht mit dem Versprechen einher, Entscheidungsfindungen kurz- und langfristig

zu optimieren sowie die Verwaltung und Kontrolle der Stadt durch detaillierte Echtzeit-Informationen effizient zu gestalten.

## WIE SMART IST DER REBOUND-EFFEKT?

Eines der Hauptrisiken bei der Annäherung an die Smart City aus rein technologischer Sicht sind sogenannte Rebound-Effekte. So führt beispielsweise die Senkung der Energiekosten durch technische Innovationen zu einer Erhöhung des Energieverbrauchs oder anderer Güter und treibt somit auch die klimawirksamen Emissionen weiter nach oben. Darüber hinaus werden so manche propagierten Verbesserungen durch die Nutzung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien nicht erfüllt. Beispiel gefällig? Teleworking hat nicht die erhoffte Verkehrs-entlastung mit sich gebracht, sondern – ganz im Gegenteil – durch die mit der Digitalisierung einhergehende zunehmende Flexibilisierung zu erhöhter Mobilität und verschlimmerten Transportproblemen geführt.<sup>1</sup>

Grundsätzlich ist es ja begrüßenswert, dass technische Innovationen in Städten dazu beitragen, angesichts begrenzter Ressourcen die Effizienz zu steigern oder durch datengetriebene Forschungsanstrengungen die besten Lösungen zu ermitteln. Sie reduzieren die Stadt jedoch auf ein rein technisches Produkt sowie auf den Aspekt wirtschaftlichen Interesses und ignorieren unterschiedliche lokale Gegebenheiten oder gar soziale Widerstände gegen Technologien. Stellt sich also die Frage: Wie smart geht die Smart City auf die Kultur und Mentalität der Bevölkerung ein?

## DIE INKLUSIVE UND NACHHALTIGE SMART CITY

So gesehen ist es wenig verwunderlich, dass der technisch beziehungsweise wirtschaftlich präformierte Kern der Smart-City-Idee mit Gedanken hinsichtlich einer inklusiven Gesellschaft, >

<sup>1</sup> Vgl. z. B. Graham 2005, Hajer/ Zonneveld 2000 und Castells 2000.

einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie einer Steigerung der Lebensqualität mit Verhaltensänderungen und moderner Governance aufgebrochen und erweitert wird<sup>2</sup>, wie die folgenden Definitionen von Smart City zeigen:

„Smart Cities kombinieren verschiedene Technologien, um die Umweltbelastung zu verringern und den Bürgerinnen und Bürgern ein besseres Leben zu ermöglichen“, heißt es etwa auf der European Smart City Stakeholder Platform 2017. „Dies ist jedoch nicht einfach eine technische Herausforderung.“ Und in ihrem Buch *Smart Cities in Europe* schreiben Andrea Caragliu, Chiara Del Bo und Peter Nijkamp, dass „Investitionen in Human- und Sozialkapital sowie traditionelle Verkehrs- und moderne Kommunikationsinfrastruktur ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und eine hohe Lebensqualität fördern, und zwar bei einem vernünftigen Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie durch eine partizipative Governance.“

Dementsprechend sind mit städtischer „Smartness“ sehr unterschiedliche soziale, wirtschaftliche und technische Initiativen verknüpft. Dazu zählen etwa die Förderung sanfter Mobilitätskonzepte (Real-Time-Information, GPS-Ticketing-Systeme etc.), innovative Sanierung von Gebäuden, Flexibilisierung des Stromnetzes (Smart Grids), Partizipation 2.0 durch digitale Experimente in der Verwaltung (Urban Gaming, partizipative Stadtbudgets) sowie Nutzung von Potenzialen der „Smart People“ (Hackathons, interaktive Hitzekarten etc.) und vieles mehr. Im Vergleich zu alledem mutet die bequeme Erledigung aller Amtswege in digitaler Form von zuhause aus fast schon old-fashioned an.

### **SMART CITY IST NICHT GLEICH SMART CITY**

Weder in der Literatur noch in der Praxis gibt es eine einheitliche Definition und/oder Abgrenzung des Begriffs. Die verbale Schwammigkeit ist aus strategischer Sicht aber durchaus bequem, denn

die Diversität des Begriffs bietet den Städten nicht zuletzt auch die Möglichkeit, sich weg von der reinen Technologiegläubigkeit hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu bewegen und neue Themen in den Fokus zu rücken, die in einem enger und rein technologisch gefassten Begriff von Smart City wohl keinen Platz hätten. Hier ein paar Beispiele, wie Städte ihren Platz in dieser begrifflichen Bandbreite finden:

In Wien (durchaus als einer der zentralen Player in Europa) hat die partizipativ-integrierte Stadtplanung die Smart-City-Diskussion recht bald als strategisches Instrument genutzt, um hier in Smart-City-Rahmenstrategien Nachhaltigkeit, Lebensqualität und soziale Anliegen zu kombinieren und damit in gewisser Weise ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen – mit dem Nebeneffekt, dass die ganzheitliche Betrachtungsweise den sonst oft vorherrschenden technologischen Kern der Smart City in den Hintergrund gestellt hat.

Dass sich Santander zur digitalen Musterstadt in Europa entwickeln konnte, ist dem Umstand geschuldet, dass hier zur richtigen Zeit am richtigen Ort mit der richtigen Technologie experimentierfreudige Akteure zusammenkamen und die relativ kleine Stadt in enger Zusammenarbeit zwischen Universität, Forschungsprojekt und Stadtverwaltung durch eine Vielzahl an Sensoren und Internet-of-Things-Plattformen zu einer der bekanntesten Forschungsplattformen der technologiegetriebenen Smart City avancierte.

Rotterdam setzt zwar ebenfalls auf eine „Real-Time-Smart City“, hier jedoch mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit, was dem Vernehmen nach nicht unwesentlich für den Vorzug zur Ausrichtung des Eurovision Song Contest 2020 anstelle der niederländischen Hauptstadt Amsterdam gegeben hat.

Und in Singapur führte eine dienstleistungsorientierte IT-Revolution – also die massive, gezielte Förderung globalmobiler IT-Unternehmen – zur

<sup>2</sup> Eine Studie der TU Wien rund um Rudolf Giffinger aus dem Jahr 2007 unterscheidet dabei sechs „smarte“ Bereiche: Wirtschaft, BewohnerInnen, Governance, Mobilität, Umwelt und Wohnen. Dieses Konzept wurde u. a. auch von der Europäischen Kommission aufgegriffen und von zahlreichen ForscherInnen weiterverfolgt (vgl. z. B. Caragliu et al. 2011, Vanolo 2014, Meijer/Bolivar 2016, Bassi 2017, Libbe 2018).

Automatisierung öffentlicher Dienste und in weiterer Folge zu Reichtum aufgrund technischer Infrastrukturen und der Exportorientiertheit der IT-Branche. Auch dies hat seinen Preis, denn die Entwicklung geht in diesem Fall mit hohen lokalen Armutsquoten einher.

### SMART CITY UND GLOBALE IT-KONZERNE

Raumplanung ist ein politisches Geschäft. Anders als ein unabhängiges Gericht unterliegt sie politischen Überlegungen in Form von Zielen, Verfahren und Budgetbeschränkungen, deren Formulierung und Aushandlungsprozesse jeweils ein Ausdruck der vorherrschenden politischen Kultur sind. Die lokale Planungskultur in Wien beispielweise ist derzeit stark von einem partizipativen, kooperativen Paradigma geprägt. Die veränderte Rolle der staatlichen Institutionen – weg von Hierarchie und traditionellen (autoritären) Strukturen – führt zu einem neuen Verständnis von Politikgestaltung im Sinne einer Mediation unterschiedlicher Interessen und somit auch zu einem Beschreiten völlig neuer Wege. Dies bedeutet aber auch, dass das Bild einer dezentral vernetzten, jedoch zentral gesteuerten, top-down

verwalteten Smart City wenig passend ist, um die aktuellen komplexen Herausforderungen meistern zu können.

Der Hype um die smarte Stadt erscheint aus zwei Gründen nachvollziehbar: Einerseits geht es um Macht und Kontrolle, andererseits um einen internationalen Wettbewerb zwischen den Städten – um Investitionen, Einwohnerinnen und Touristen. Dabei ist gerade im Smart-City-Diskurs die Beteiligung multinationaler Konzerne maßgeblich.<sup>3</sup> Auch wenn das Engagement privatwirtschaftlicher Akteure aus Stadtperspektive in finanzieller und organisatorischer Hinsicht begrüßenswert ist, darf man im Hinblick auf die Bereitstellung technologischer Infrastrukturen durch privatwirtschaftliche Akteure zwei kritische Fragen dennoch nicht außer Acht lassen: Wem gehört die Stadt? Und wie kann die soziale Fragmentierung der Stadt zu technologischen Enklaven einerseits und marginalisierten Gebieten andererseits unterbunden werden?

### HAT DIE SMART CITY EINE ZUKUNFT?

Über die Zukunft der Smart City gibt es je nach Interessenlage der Akteure unterschiedliche Mutmaßungen. ›



<sup>3</sup> So hat beispielsweise Cisco Ende der 1990er ein Public-private-Partnership zur Finanzierung einer IKT-Infrastruktur in Mailand zuwege gebracht. IBM ist im Rahmen von Smart-City-Projekten in Städten wie New York, Chicago, Madrid und in Italien im Sicherheitsmanagement, dem Gesundheitswesen und der Energieverteilung involviert.

#### Literatur

- Alessandro Bassi: *Looking at Smart Cities with an Historical Perspective*, in: Vangelis Angelakis, Elias Tragos, Heinrich C. Pöhls et al. (Hg.): *Designing, Developing, and Facilitating Smart Cities*, Cham 2017, S. 3–15.
- Andrea Caragliu, Chiara Del Bo, Peter Nijkamp: *Smart Cities in Europe*, in: *Journal of Urban Technology* 18/2, 2011, S. 65–82.
- Manuel Castells: *The information age 1. The Rise of the Network Society*, Cambridge 2000.
- European Smart City Stakeholder Platform: eu-smartcities.eu
- Rudolf Giffinger, Christian Fertner, Hans Kramar et al.: *Smart Cities – Ranking of European Medium-Sized Cities*, Wien 2007.
- Stephen Graham: *Strategies for Networked Cities*, in: Louis Albrechts, Seymour Mandelbaum (Hg.): *The Network Society: A New Context for Planning*, New York 2005, S. 95–109.
- Maarten Hajer, Wil Zonneveld: *Spatial Planning in the Network Society – Rethinking the Principles of Planning in the Netherlands*, in: *European Planning Studies* 8/3, 2000, S. 337–355.
- Jens Libbe: *Smart City*, in: Dieter Rink, Annet Haase (Hg.): *Handbuch Stadtkonzepte. Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen*, Opladen–Toronto 2018, S. 429–449.
- Albert Meijer, Manuel P. R. Bolivar: *Governing the Smart City: a Review of the Literature on Smart Urban Governance*, in: *International Review of Administrative Sciences* 82/2, 2016, S. 392–408.
- Alberto Vanolo: *Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy*, in: *Urban Studies* 51/5, 2014, S. 883–898.

Ohne sich nun der ominösen Kristallkugel hinzugeben, lässt sich Folgendes festhalten: Zum einen bedeutet Smart City und das Internet of Things bei Weitem nicht das Ende der Stadt. Auch wenn alle mit allem jederzeit vernetzt sind oder zumindest sein können, sind persönliche Face-to-Face-Kontakte für bestimmte Vorgänge nach wie vor zentral. Zudem ist aktuell eine Renaissance der Innenstädte und der lokal-regionalen Wirtschaftsvorgänge beobachtbar. Weiters werden Urbanität und die Dichte an städtischen, sozialen Funktionen wieder verstärkt nachgefragt – sei es in Form von Bobo-Greißlern, Grätzeloasen oder Nachbarschaftsnetzwerken.

Megatrends und deren Interdependenzen werden die Zukunft der Smart City (oder mit welchem Etikett auch immer wir sie dann bezeichnen werden) in Form veränderter sozialer Interaktionen und technologischer Entwicklungen gestalten. Die zunehmend beschleunigte technologische Entwicklung von autonomen Fahrzeugen gekoppelt mit Carsharing, um nur ein Beispiel zu nennen, könnte aufgrund geänderter Platzansprüche zu einer massiven Umstrukturierung im Stadtbild führen – wenn nicht sogar zur Neugestaltung von Städten.

Im Zeichen der Digitalisierung werden auch Fragen der Privatsphäre, der Datenkontrolle und der transparenten Handhabung mit Datenmengen im Zentrum stehen. Dem gegenüber steht nach wie vor das Interesse an Daten seitens internationaler Konzerne und Unternehmen wie etwa IBM, Google, Facebook oder Amazon. Die zentrale Frage der wie auch immer gearteten, wirklich g'scheiterten Smart City wird also sein, welche aktive Rolle Stadtplanung beziehungsweise Stadtplanungspolitik dabei spielen kann und wie dabei zwischen Politik, Industrie und Zivilgesellschaft eine nachhaltige „Balance of Interests“ ausgehandelt werden kann.



Automatisierung öffentlicher Dienste und in weiterer Folge zu Reichtum aufgrund technischer Infrastrukturen und der Exportorientiertheit der IT-Branche. Auch dies hat seinen Preis, denn die Entwicklung geht in diesem Fall mit hohen lokalen Armutsquoten einher.

### SMART CITY UND GLOBALE IT-KONZERNE

Raumplanung ist ein politisches Geschäft. Anders als ein unabhängiges Gericht unterliegt sie politischen Überlegungen in Form von Zielen, Verfahren und Budgetbeschränkungen, deren Formulierung und Aushandlungsprozesse jeweils ein Ausdruck der vorherrschenden politischen Kultur sind. Die lokale Planungskultur in Wien beispielweise ist derzeit stark von einem partizipativen, kooperativen Paradigma geprägt. Die veränderte Rolle der staatlichen Institutionen – weg von Hierarchie und traditionellen (autoritären) Strukturen – führt zu einem neuen Verständnis von Politikgestaltung im Sinne einer Mediation unterschiedlicher Interessen und somit auch zu einem Beschreiten völlig neuer Wege. Dies bedeutet aber auch, dass das Bild einer dezentral vernetzten, jedoch zentral gesteuerten, top-down

verwalteten Smart City wenig passend ist, um die aktuellen komplexen Herausforderungen meistern zu können.

Der Hype um die smarte Stadt erscheint aus zwei Gründen nachvollziehbar: Einerseits geht es um Macht und Kontrolle, andererseits um einen internationalen Wettbewerb zwischen den Städten – um Investitionen, Einwohnerinnen und Touristen. Dabei ist gerade im Smart-City-Diskurs die Beteiligung multinationaler Konzerne maßgeblich.<sup>3</sup> Auch wenn das Engagement privatwirtschaftlicher Akteure aus Stadtperspektive in finanzieller und organisatorischer Hinsicht begrüßenswert ist, darf man im Hinblick auf die Bereitstellung technologischer Infrastrukturen durch privatwirtschaftliche Akteure zwei kritische Fragen dennoch nicht außer Acht lassen: Wem gehört die Stadt? Und wie kann die soziale Fragmentierung der Stadt zu technologischen Enklaven einerseits und marginalisierten Gebieten andererseits unterbunden werden?

### HAT DIE SMART CITY EINE ZUKUNFT?

Über die Zukunft der Smart City gibt es je nach Interessenlage der Akteure unterschiedliche Mutmaßungen. ›



<sup>3</sup> So hat beispielsweise Cisco Ende der 1990er ein Public-private-Partnership zur Finanzierung einer IKT-Infrastruktur in Mailand zuwege gebracht. IBM ist im Rahmen von Smart-City-Projekten in Städten wie New York, Chicago, Madrid und in Italien im Sicherheitsmanagement, dem Gesundheitswesen und der Energieverteilung involviert.



**Gudrun Haindlmaier,**

geboren 1982 in Linz, studierte Soziologie und Geografie und dissertierte in Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Sie ist Lektorin am Institut für Soziologie sowie Senior Lecturer am Institut für Geografie und Regionalforschung an der Universität Wien. Nachdem sie in der Vergangenheit am Center for ICT&S der Universität Salzburg, an der TU Wien (Fakultät für Raumplanung) sowie bei FACTUM OHG Verkehrs- und Sozialanalysen tätig war, arbeitet sie heute am AIT Austrian Institute of Technology im Center for Innovation Systems and Policy. Ihre aktuellen Forschungsschwerpunkte umfassen Place-based Policies, Regional Innovation Systems, New Urban Governance, Smart Cities sowie Urban Transformation.



## Auf der Suche nach der wirklich smarten Smart City

Der Begriff Smart City ist in aller Munde. Doch was zeichnet eine g'scheite Stadt eigentlich aus? Warum sehen die einen darin einen technologischen Katalysator, während sich die anderen eine sozial nachhaltige Stadt der Zukunft erhoffen? Beobachtungen zu unterschiedlichen Definitionen zwischen schöner Zukunft und totalem Überwachungsstaat.

Gudrun Haindlmaier

Im Jahr 2009 wurde der Begriff „smart“ in einem räumlichen Bedeutungszusammenhang in die offizielle Kommunikation der EU eingeführt. Um Treibhausgas-Emissionen zu verringern, sollten die Voraussetzungen für die Übernahme energieeffizienter Technologien durch den Massenmarkt geschaffen werden. Die Initiative *Smart Cities & Communities* war geboren. Man verstand den Klimawandel als Chance zur Ergreifung der Weltmarktführerschaft auf dem Energiesektor.

Bereits seit den 1970er-Jahren formten sich die Agenden von Smart City im internationalen politischen Diskurs. Spätestens 1992 in Folge der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro wurde Nachhaltigkeit auf der Tagesordnung internationaler Politik verankert. Auch die EU unterzeichnete die dort verabschiedete Klima-Rahmenkonvention. Auf der dritten Konferenz aller Teilnehmenden dieser UN-Klimarahmenkonvention 1997 in Kyoto wurde das *Kyoto-Protokoll* verabschiedet. An diesem orientierte sich die EU in ihren Zielen zur Treibhausgasreduktion.

2000 folgte mit der *Lissabon-Strategie* ein Wirtschaftsentwicklungsprogramm des Europäischen Rates. Dieses ist ein direkter Vorläufer jener Dokumente, die zehn Jahre später die *Smart City* auf den Tisch brachten, und trug damit unmittelbar zur Genese des Smartness-Konzepts bei. Die Lissabon-Strategie vereint die Handlungsfelder Innovation, Wissensgesellschaft, soziale Kohäsion und Umweltschutz – ein Prinzip, das zehn Jahre später im Nachfolgeprogramm *Europa 2020* unter den Begriffen „intelligent/smart“, „integrativ“ und „nachhaltig“ fortgeführt wurde.

### **VOM KYOTO-PROTOKOLL ZUR ZERO EMISSION CITY**

Im November 2007 wurde von der europäischen Kommission schließlich *Ein europäischer Strategieplan für Energietechnologie. Der Weg zu einer*

*kohlenstoffemissionsarmen Zukunft, der SET-Plan*, herausgegeben. Teil dieses SET-Plans war die Smart-Cities-Initiative. Diese sollte europäische Städte dabei unterstützen, energieeffiziente Technologien aufzugreifen, um zu „demonstrieren, ob beziehungsweise dass es möglich ist, sich Ziele zu setzen, die weiter gehen als die aktuellen Energie- und Klimaziele der EU“.

Im selben Jahr beschloss der österreichische Ministerrat eine Klimastrategie mit Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des *Kyoto-Protokolls*. Zur Unterstützung der Umsetzung der Strategie richtete die Bundesregierung den österreichischen Klima- und Energiefonds ein. Mittels des Programms *Smart Energy Demo. FIT 4 SET* schrieb dieser ab 2010 jährlich Projektförderungen aus. So wurde die erstmalige Umsetzung einer „Smart City“ oder einer „Smart Urban Region“ gefördert. Darunter war ein Stadtteil, eine Siedlung oder eine urbane Region zu verstehen, in der Nachhaltigkeit gelebt wurde und die durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ oder „Zero Emission Urban Region“ wird. So wurden österreichische Projekte für die künftige Teilnahme an Förderungen durch die Industrieinitiativen des SET-Plans vorbereitet.

### **WAS BEDEUTET ES, SMART ZU SEIN?**

Wien erreichte das Thema „Smart City“ aus zwei Richtungen: Einerseits waren es große Energie- und Elektronikkonzerne, die die g'scheite Stadt als Verkaufsargument für ihre Produkte bewarben. Auf die strategische Agenda der Gemeinde Wien kam Smart City andererseits durch den SET-Plan. Man sah hier eine Gelegenheit, die Möglichkeiten der Stadt Wien, EU-Mittel zu lukrieren, zu verbessern. Für Wien steht seit jeher der Mensch im Mittelpunkt der Stadtpolitik. Smart City soll dabei helfen, die Stadt als lebenswerten und sozial inklusiven Ort für zukünftige Generationen zu bewahren und zu entwickeln. ›



### **Ina Homeier,**

geboren 1965 in Wien, ist Architektin und Stadtplanerin. Von 1998 bis 2001 war sie in der Generaldirektion Forschung der Europäischen Kommission in Brüssel tätig, zuständig für das Projekt „Die Stadt von morgen und das kulturelle Erbe“. Sie lebte einige Jahre in Portugal und leitete die Firma Innovation Point SA mit dem Schwerpunkt Entwicklung städtischer Strategien und Technologien. Seit 2011 ist sie in der Stadt Wien Leiterin der Projektstelle „Smart City“ sowie der *Smart City Wien Rahmenstrategie 2016*. Außerdem ist sie Mitglied des Ökostrombeirats und der Steuerungsgruppe MoU Smart City zwischen Stadt Wien und bmvit.

Im Rahmen von *FIT 4 SET* sollten Energieeffizienz- und Klimaschutzziele mit der Wiener Stadtentwicklung verknüpft werden. Also führte die Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung – gemeinsam mit einem multidisziplinären Konsortium – einen Stakeholder-Prozess durch. Im Zuge dessen zeigte sich, dass eine Dachstrategie sinnvoll wäre, um Kräfte zu bündeln und Kooperationen zu fördern. Als gemeinsame Klammer für alle relevanten Politikfelder sollte diese Dachstrategie politische Entscheidungen ebenso anleiten wie jene der Stadtverwaltung. Somit war die *Smart City Wien Rahmenstrategie* geboren, die im Juni 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde.

Der Wiener Smart-City-Ansatz beruht auf der Überzeugung, dass eine nachhaltige Entwicklung nicht im Gegensatz zu hoher Lebensqualität in der Stadt steht, sondern die Voraussetzung deren langfristigen Erhalts und Weiterentwicklung ist. Kleine Nachbesserungen reichen hierfür nicht aus. Eine Smart City im Wiener Verständnis stellt die Bedürfnisse der Wienerinnen und Wiener in ihrer ganzen Vielfalt in den Mittelpunkt. Smarte Lösungen müssen daher bei-

leibe nicht nur technischer Natur sein. In der Smart City Wien dient umfassende Innovation in allen Bereichen immer dem Menschen und seiner Lebensqualität.

### **KLIMAKRISE? NACHSCHÄRFEN!**

Im Jahr 2017 wurde erstmals ein Monitoring zur Überprüfung der Erreichung der Wiener Smart-City-Ziele durchgeführt. Die Stadt Wien führte das Monitoring mit rund 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus 50 Einrichtungen und Unternehmen der Stadt selber durch. Die Ergebnisse zeigten zweierlei – dass Wien sich bei zwei Drittel der Ziele auf gutem Kurs befand, aber auch, in welchen Bereichen verstärkte Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele notwendig sein würden. Um den veränderten Rahmenbedingungen wie dem Übereinkommen von Paris und den Nachhaltigkeitszielen der *UN-Agenda 2030* gerecht zu werden, die verstärkte Anstrengungen zur Eindämmung der fortschreitenden Klimakrise erfordern, war eine deutliche Nachjustierung in mehreren Bereichen erforderlich. Daher wurde ein breiter Prozess zur Aktualisierung der Rahmenstrategie in die Wege geleitet.

Im Zuge eines einjährigen Verfahrens, in das mehr als 150 Personen aus nahezu allen Bereichen der Stadtverwaltung und den städtischen Unternehmen sowie zahlreiche Fachleute aus Forschung, Wirtschaft und Interessenvertretungen eingebunden waren, wurden alle Zielbereiche kritisch durchleuchtet, bestehende Ziele nachgeschärft und neue Ziele formuliert. Im Juni 2019 – fünf Jahre nach Beschluss der ersten Fassung – wurde die *Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050* als das Wiener Programm für eine nachhaltige Entwicklung vom Gemeinderat beschlossen.

### FÜR STADT, MENSCH UND BIODIVERSITÄT

Zwölf Zielbereiche bündeln sämtliche Themen- und Handlungsfelder der Stadt. Sie tragen in unterschiedlicher Intensität zu den drei Leitthemen der Rahmenstrategie – Lebensqualität, Ressourcenschonung und Innovation – bei. Besonderes Augenmerk wird auf die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Zielen gelegt. Ein Beispiel dafür ist die Neuorganisation des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds – mit Pflanzungen und unversiegelten Bodenflächen. Dies steigert die Luftqualität,

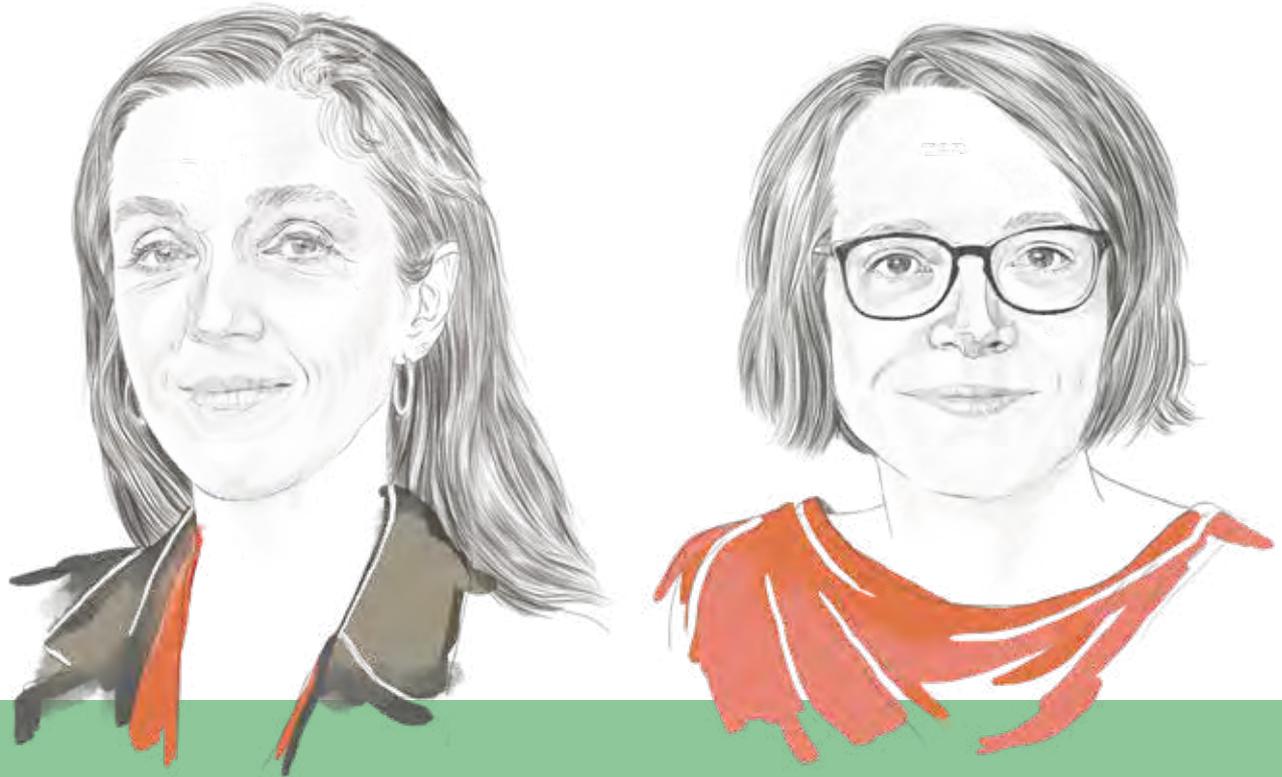
führt zu geringerer Hitze- und Lärmbelastung, fördert aktive Bewegung und Gesundheit, erhöht die Sicherheit auf den Straßen und öffnet den wohnungsnahen öffentlichen Raum für vielfältige, barrierefreie Nutzung durch alle Bevölkerungsgruppen.

Ein weiteres Exempel ist die Nutzung von Gebäuden für Begrünung und Energiegewinnung. Diese wiederum führen zur Senkung des Energieverbrauchs für Heizen und Kühlen, zu einer Reduktion von Kosten und Emissionen, zur Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energiequellen, zur Senkung der Schadstoffbelastung und der Lärm- und Hitzebelastung, aber auch zu Gesundheit, Wohlbefinden und zur Steigerung der biologischen Vielfalt.

Mit den Zieljahren 2030 und 2050 ist die *Smart City Wien Rahmenstrategie* ein langfristiger Orientierungsrahmen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt. Der weit vorausgerichtete Blick ermöglicht es, über die Dauer von Legislaturperioden hinaus langfristige und weit reichende Entwicklungspfade abzustecken.

**Gerlinde Mückstein,** geboren 1986 in Wien, studierte Raumplanung und Landschaftsarchitektur und schrieb eine Diplomarbeit zum Politischen der Stadtentwicklungsplanung am Beispiel der *Smart City Wien Rahmenstrategie*. Sie war Redakteurin für den Klima- und Energiefonds und arbeitet seit 2018 in der Smart-City-Projektstelle der Stadt Wien.





## Der smarte Weg ist das smarte Ziel

Die Ursprünge der Smart City Wien liegen in den frühen Neunzigerjahren. Allerdings bedurfte es mehrerer Etappen und vieler gescheiter Ideen, bis 2014 die erste Fassung der *Smart City Wien Rahmenstrategie* vorlag. Diese wurde bis 2019 nochmals vertieft und erweitert. Eine Analyse, von der Genese bis zur Gegenwart.

Ina Homeier, Gerlinde Mückstein

**Maria Vassilakou,** geboren 1969 in Athen, zog 1986 nach Wien. Sie studierte Sprachwissenschaften und war im Zentralausschuss der ÖH tätig. 1995 wechselte sie in den Grünen Klub, zog in den Gemeinderat ein, war einige Jahre als Integrations-, Sicherheits-, Menschenrechts- und Behindertensprecherin tätig und wurde 2008 zur stellvertretenden Bundessprecherin der Grünen ernannt. Von 2010 bis 2019 war sie Wiener Vizebürgermeisterin und zugleich Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Zu ihren wichtigsten Projekten zählen die Vergünstigung der Jahreskarte der Wiener Linien auf 365 Euro, die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße, der Ausbau des Radwegenetzes und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Juni 2019 legte sie alle politischen Funktionen nieder und ist seitdem im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms *Horizon Europe* tätig.



der Regel auch einen Investitionsschub. Diese Kraft, diese Dynamik kann man dazu nutzen, die Stadt zu reparieren und eingespielte Normen und Kulturen gegebenenfalls zu überdenken.

*Gibt es eine Stadt oder ein konkretes smartes Projekt, an dem sich Wien orientieren könnte?*

**Vassilakou:** Ein Ansatz, den ich großartig finde, ist Barcelonas Digitalisierungsoffensive im Bereich Partizipation. Das ist eine Symbiose aus sozialer und technologischer Smartness, und zugleich ist das System so gestaltet, dass man erstens eine möglichst breite Bevölkerungsschicht erreicht und zweitens auf digitaler Ebene bis zu einem sehr hohen Grad mitpartizipieren kann. Ein toller Ansatz!

*Und was war das Verrückteste, das Sie je gesehen haben?*

**Vassilakou:** Ich war einmal in der Pekinger Verkehrsleitzentrale. Mir ist der Mund offen geblieben. Das war ein Wahnsinn: Raumschiff Enterprise! Ich habe noch nie im Leben ein so komplexes System gesehen, das in jeder einzelnen Sekunde mit Real-Life-Daten arbeitet. Da sieht man, was mit Digitalisierung alles möglich. Und trotzdem stehen auch in Peking alle im Stau.

*Was sagt uns das?*

**Vassilakou:** Dass Raum keine unendliche Ressource ist. Und dass eine smarte Stadt nur so smart sein kann, wie ihre Bewohnerinnen und Bewohner es auch zulassen und selbst vorleben.

*Wo sind wir dumm?*

**Vassilakou:** Dumm sind wir überall dort, wo wir glauben, dass Technologie alles lösen kann. Das kann sie nicht. Dumm sind wir überall dort, wo wir Smartness nicht auch als soziale, ökologische Verantwortung sehen. Und dumm sind wir überall dort, wo wir in der Stadtplanung und Stadtentwicklung junge Menschen und Jungfamilien an den Stadtrand

verbannen, ohne dass wir ihnen den Zugang zu Ressourcen ermöglichen, ohne dass wir ihnen die nötige Infrastruktur zur Verfügung stellen. Das ist eine verbotene Chance für die Stadt und ihre Menschen. Und wir wissen aus Erfahrung: Das wird sich bitterböse rächen! In Wien ist diese Gefahr zum Glück zum relativ gering. Andere Städte wie London und Paris bereuen diese Dummheit zutiefst.

*Abschlussfrage: Wie g'scheit ist die Stadt der Zukunft? Wie lautet Ihre Vision für Wien anno 2100?*

**Vassilakou:** Ich denke an eine Stadt ohne Ghettos, ohne No-Go-Areas, sondern mit Grätzeln und Quartieren, die für jeden was bieten. Und ich habe eine grüne, dicht bebaute sowie sozial und technologisch gute vernetzte Kulturmegapole vor Augen. Damit ist die smarte Stadt von morgen zugleich Spiegelbild des intelligentesten Produkts des menschlichen Geistes – des Netzwerks. ❖

A close-up portrait of a woman with long, wavy, grey hair, smiling warmly. She is wearing a dark top and a necklace with a cross pendant. The background is a soft, out-of-focus grey.

Wojciech Czaja  
im Gespräch mit  
Maria Vassilakou

**„Wir müssen  
Smartness holistisch  
und multidisziplinär  
denken“**

Bürger-Solarkraftwerke, kommunizierende Verkehrsampeln und Strom aus Abgasen der Mülldeponie: Die Smart City Wien sei international in einigen Bereichen führend, sagt die ehemalige Planungsstadträtin Maria Vassilakou. Doch wirklich smart wäre eine noch stärkere Vernetzung mit anderen Playern wie etwa Malmö, Helsinki und Barcelona. Ein Gespräch über Marketing, Raumschiff Enterprise und den Unterscheid zwischen g'scheiten und dummen Städten.

*Im Juni 2019 haben sich aus der Politik zurückgezogen. Wie smart fühlen Sie sich heute?*

**Vassilakou:** Ich fühle mich weder smarter noch weniger smarter als früher. Aber die zehn Jahre in der Politik haben mich gelehrt, dass man Politik nicht nur als Politikerin machen kann. Man kann auch in anderen Berufen politisch aktiv sein.

*Sie engagieren sich derzeit im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms „Horizon Europe“.*

**Vassilakou:** Ich bin Teil des zwölfköpfigen Mission-Boards für smarte und klimaneutrale Städte. Wir arbeiten Vorschläge aus, wie die Forschungsmittel der EU am fokussiertesten und effizientesten eingesetzt werden können – also nicht mehr nach dem Gießkannenprinzip wie bisher, sondern gebündelt und zielgerichtet, mit dem Ziel, bis 2030 hundert klimaneutrale Städte zu schaffen.

*Sie sieht die Stadt der Zukunft aus? Wie lautet Ihre Vision?*

**Vassilakou:** Wenn wir klimaneutrale Städte haben wollen, dann müssen wir unsere Kräfte bündeln und strategisch agieren. Die Stadt, die ich dabei vor Augen habe, ist nicht nur klimaneutral,

sondern auch inklusiv, integrativ, welt-offen und vor allem grün, grün, grün. Und es ist eine Stadt, in der alle von diesen Vorzügen profitieren können – und nicht nur die paar Reichen, die sich sowieso jeden Komfort leisten können.

*Gibt es Städte, die diese visionären Kriterien heute schon erfüllen?*

**Vassilakou:** Viele! Wunderbare Vorbilder sind Kopenhagen, Stockholm, Helsinki und vor allem Barcelona. Und dann gibt es eine Vielzahl an kleineren, weniger prominenten Städten wie etwa Löwen, Groningen oder Thessaloniki. Es tut sich in Europa extrem viel, und diejenigen, die an vorderster Front Impulse und Initiativen setzen, versprühen in der internationalen Zusammenarbeit unglaublich viel Energie.

*Und wo steht Wien?*

**Vassilakou:** Wien zählt definitiv zu den Vorreitern. Wir haben in vielen Punkten international die Nase vorn. Allerdings kriegen wir von diesem globalen Wettbewerb nicht allzu viel mit, denn Wien neigt schon historisch bedingt dazu, ein bisschen selbstverliebt und selbstzufrieden zu sein, somit also auch ein bisschen verschlossen. Was unsere internationale Darstellung betrifft, gibt es Luft nach oben. ›

”

**Wien zählt definitiv zu den Vorreitern. Wir haben in vielen Punkten international die Nase vorn.**

“

*Sie waren fast zehn Jahre lang Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Was haben Sie aus dieser Lebensphase mitgenommen?*

**Vassilakou:** Sehr viel Erfahrung. Ich habe die Stadt zehn Jahre lang mitgestalten dürfen, wir haben einige Erfolge erzielt, und ich bin mir durchaus dessen bewusst, dass meine Projekte, meine Entscheidungen nicht allen gefallen haben. Sie haben polarisiert und zu teils heftigen Diskussionen geführt, und allein das zeigt mir, dass wir die richtigen Themen in die Hand genommen haben.



Ganz persönlich kann ich sagen: Ich weiß das Privileg, eine Stadt mitregiert und für eine Stadt gearbeitet zu haben, sehr zu schätzen. Das Learning war enorm, die politische Praxiserfahrung ist wertvoll und unbezahlbar. Diese Expertise ist mein USP im Mission-Board. Diesen USP hat mir Wien geschenkt. Dafür bin ich dankbar.

*Einer Ihrer Planungsschwerpunkte als Planungsstadträtin war der Fokus auf die Smart City. Was zeichnet denn eine g'scheite Stadt aus?*

**Vassilakou:** Eine g'scheite Stadt ist eine, die einen möglichst sparsamen Umgang mit materiellen und energetischen Ressourcen praktiziert und zugleich den höchstmöglichen Lebensstandard für alle bietet.

*Die internationale Definition von Smart City konzentriert sich vor allem auf Vernetzung, Digitalisierung und neue Technologien. Wien versteht darunter etwas anderes. Warum eigentlich?*

**Vassilakou:** Weil Wien anders ist. Ausgehend von den stark technologiegetriebenen Aspekten haben wir auf Gemeinde- und Landesebene viel darüber diskutiert, wie wir Wiener Smartness definieren wollen, und es ist wenig überraschend, dass die sozialdemokratisch-grüne Stadtregierung zu der Übereinkunft gekommen ist, die technologische Definition mit sozialen und ökologischen Aspekten zu verbinden. Denn wenn wir die gesamte smarte Aufmerksamkeit in Digitalisierung und Technologisierung investieren und dabei außer Acht lassen, dass sich irgendwann niemand mehr das Wohnen und Leben leisten kann und dass die ökologischen Klimaziele womöglich verfehlt werden, dann ist die Stadt am Ende nicht smart, sondern dumm. Wir haben uns dafür stark gemacht, Smartness holistisch und multidisziplinär zu denken.

*Multidisziplinär heißt?*

**Vassilakou:** Bei der Erarbeitung der

Smart-City-Rahmenstrategie wurden alle Ressorts und Magistratsabteilungen gebeten, Inputs und Beiträge abzuliefern. Das hat dazu geführt, dass die smarten Aspekte sehr unterschiedlicher Natur sind. Ohne jeden Zweifel führt das Umwelt-Ressort die Liste an.

*Was genau setzt denn die Stadt Wien im Bereich smarterer Technologien um? Können Sie ein paar Beispiele nennen?*

**Vassilakou:** Besonders hervorheben möchte ich die Bürger-Solkraftwerke, eine Kooperation mit Wien Energie. In der Zwischenzeit hat Wien weit über 30 solcher Kraftwerke. Die Abwärme dieser Kraftwerke wird genutzt und ins Netz gespeist. Ein weiteres Projekt beschäftigt sich mit den Gasen, die aufgrund chemischer Reaktionen auf der Mülldeponie produziert werden, und versorgt auf diese Weise weit über 1.000 Haushalte mit Strom. Auch die Bremskraft der U-Bahn wird genutzt, um als Restenergie wieder in den Kreislauf rückgeführt zu werden. Und in der Seestadt Aspern beschäftigt man sich gerade mit „Ambient Assisted Living“, also mit Konzepten und Methoden, die das Leben älterer und behinderter Menschen unterstützen.

*Und im Verkehrsbereich?*

**Vassilakou:** Eine der größten, aber zugleich unsichtbarsten Neuerungen ist die Einführung smarter Verkehrsampeln, die nicht mehr nach einer vorgegebenen Choreografie zeitlich getaktet werden, sondern die selbstständig und intelligent erkennen, wann es wo welches Verkehrsaufkommen und somit auch welchen Bedarf gibt. In diesem Bereich arbeitet *Wien Leuchtet*, also die MA 33 für Öffentliche Beleuchtung, eng mit der Industrie zusammen.

*In Kopenhagen sind die Verkehrsampeln so programmiert, dass der selbstständige Algorithmus in allererster Linie die Radfahrer unterstützt. Alle anderen Verkehrsteilnehmer werden nachrangig behan-*

*delt. Ist so etwas in Wien auch denkbar?*

**Vassilakou:** Ich persönlich würde mir für Wien Verkehrsampeln wünschen, die die Fußgänger bevorzugen – und zwar im Rahmen einer modernen Technologie, die verkehrsflussabhängig reagiert und die Intervalle selbst regelt.

*Die Kopenhagener Verkehrsampeln wurden weltweit in den Medien abgehandelt. Über die smarten Technologien in Wien ist vergleichsweise wenig bekannt. Warum eigentlich?*

**Vassilakou:** Eine gute Frage! Und die Antwort darauf tut mir, ehrlich gesagt, ein wenig weh. Städte wie Malmö, Kopenhagen und Barcelona sind längst schon mit eigenen Agenturen auf dem internationalen Parkett unterwegs, um sich in die Diskussion einzubringen und das Know-how international zu vermarkten und zu verkaufen – oder, besser noch, gegen anderes Know-how einzutauschen. Auf diesen Zug ist Wien bislang leider noch nicht aufgesprungen.

*Inwiefern tragen all diese Lösungen, die Sie aufgezählt haben, konkret zum Klimaschutz bei? Und inwiefern handelt es sich dabei um Marketing?*

**Vassilakou:** Noch handelt es sich bei all diesen Maßnahmen um Pilotprojekte, die theoretisch bereits weit entwickelt sind und die nun erstmals in der Praxis auf Herz und Nieren geprüft werden. Von einem tatsächlichen ökologischen Beitrag werden wir dann sprechen können, wenn sie auf einer breiteren Ebene zum Einsatz kommen. Und was das Marketing betrifft: Ja, definitiv! Für den Klima- und Umweltschutz ist mir jede Werbemaßnahme recht. Aber es müssen Taten folgen.

*Ein wichtiger und allgegenwärtiger Punkt in der Wiener Stadtplanung ist das enorme Bevölkerungswachstum. Welchen Beitrag kann die Smart City hier leisten?*

**Vassilakou:** Bevölkerungswachstum heißt nicht nur Neubau von Arealen und Infrastruktur, sondern beinhaltet in

„  
Auch die Bremskraft der U-Bahn wird genutzt, um als Restenergie wieder in den Kreislauf rückgeführt zu werden.“

“



## Krisensicher mit vielen bunten Smarties

In Zukunft werden Gebäude nicht nur Energie verbrauchen, nein, sie werden auch Energie produzieren und speichern. Sie werden mit den Elektroautos in ihren Garagen aktive Teilnehmer am Energiemarkt. Sie werden so gebaut und geplant, dass sie dann Energie verbrauchen oder speichern, wenn diese aus Solar- und Windkraftanlagen aus der Region im Überfluss produziert wird. Ist die Energie aus diesen erneuerbaren Quellen knapp, werden sie versuchen, möglichst viel Energie aus den eigenen Speichern zu verwenden. Die Energieversorgung wird damit bunter, erneuerbar, krisensicher und stärker von Bürgern getragen. Diese neuen Möglichkeiten und Energielösungen müssen schon sehr frühzeitig im Stadtplanungsprozess berücksichtigt werden. Im STEP 2025 wurde deshalb erstmals das Thema prominent verankert und mit dem Fachkonzept *Energieraumplanung* auf eine operative Ebene gehoben. Besonderen Dank an all jene aus der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung, die das ermöglicht und unterstützt haben!

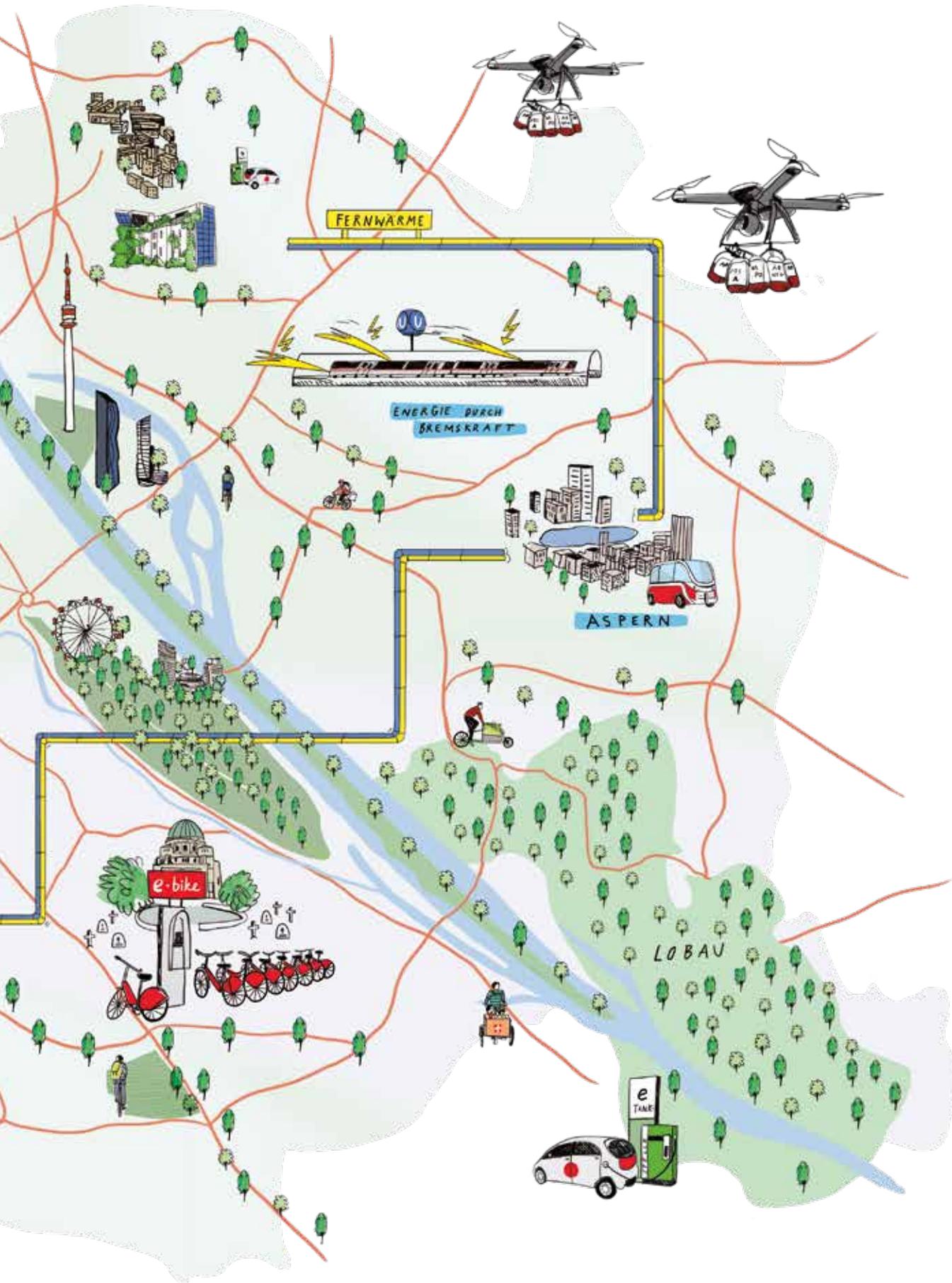


### **Bernd Vogl,**

geboren 1967, absolvierte die HTL für Maschinenbau und studierte Betriebswirtschaft. Seit 2011 ist er Abteilungsleiter für Energieplanung der Stadt Wien, seit 2016 Aufsichtsrat der Wien Energie.



**Die Smart City der Zukunft  
Von bremsenden U-Bahnen und fliegenden Bluttransfusionen**



**Gianluca Galletto**, geboren 1969 in Taranto, Italien, studierte Internationale Wirtschaft in Mailand und Yale. Seit 1997 lebt er in New York City. Er war Director of International Business in der New York City Economic Development Corporation (NYCEDC) und lange Jahre im Finanzsektor tätig, u. a. bei Muzinich & Co. Heute ist er Managing Director der Global Futures Group (GFG) und berät Städte, Regionen und Institutionen in ihren sozialen, technologischen und stadtplanerischen Smart-City-Agenden – darunter etwa New York City, Barcelona, das kroatische Ministerium für Regionalentwicklung sowie die Weltbank.

**Gianluca Galletto war auf Einladung der Stadtakademie der ÖVP in Wien. Das Interview fand im Rahmen der Veranstaltung „Wirtschaftsfaktor Urban Tech“ statt.**

*Was waren damals die Konsequenzen?*

**Galletto:** Sandy verursachte eine Sturmflut mit bis zu sieben Meter hohen Wellen, die an der Küste zu Überflutungen führte. Im Battery Park an der Südspitze Manhattans erreichte der Wasserpegel einen historischen Höchststand. Zum ersten Mal seit über hundert Jahren wurden diverse U-Bahn-Tunnel überflutet. Darüber hinaus gab es etliche Brände, Stromausfälle und Evakuierungen. Rund 250.000 New Yorker waren ohne Strom. Ja, der Klimawandel ist real.

*Eines der Projekte gegen den Klimawandel ist The Big U. Wie weit ist das Projekt?*

**Galletto:** The Big U ist wahrscheinlich eines der größten New Yorker Stadtplanungsprojekte aller Zeiten. Im Grunde genommen handelt es sich um ein 13 Kilometer langes Schutzsystem, das sich von der West 57th Street am Hudson River über den Battery Park im Süden bis zur East 42nd Street am East River erstreckt – also genau dort, wo beim Hurrikan Sandy unter anderem auch viele Low-Income-Einwohner zu Schaden gekommen sind. Doch The Big U ist keine sichtbare Flutwand oder Flutbarriere, die die Menschen vom Wasser trennt, sondern eine multifunktionale Anlage, die bei Hochwasser schützt und die im Normalfall als öffentlicher Freiraum mit Rad- und Spazierwegen, mit Plätzen, Skateparks, Pavillons und einem Meeresmuseum den Menschen zur Verfügung steht. Insgesamt nimmt New York dafür 335 Millionen Dollar in die Hand. Das Projekt ist im Entstehen.

*Sie haben vorhin den leistbaren Wohnbau als Smart-City-Thema angesprochen. Welche Strategie verfolgt New York City?*

**Galletto:** In den frühen Siebzigerjahren drohte die Stadt bankrott zu gehen. Seit damals lassen die Gelder der öffentlichen Hand in vielen Bereichen zu wünschen übrig. Zwar hat Bill de Blasio, den ich für einen der fortschrittlichsten Bürgermeister halte, die diese Stadt je hatte, angekündigt, sich während seiner

Amtszeit für die Errichtung von leistbaren Wohnungen einzusetzen, doch Fakt ist: Die New York City Housing Authority (NYCHA) besitzt rund 400.000 soziale Wohneinheiten, in den letzten Jahren aber ist der Bestand kaum gewachsen. In der Stadtkasse fehlt dafür das Geld. Das heißt: Die Stadt ist auf die Zusammenarbeit mit Privaten angewiesen.

*Wie sieht diese Zusammenarbeit aus?*

**Galletto:** In bestimmten Regionen verpflichten sich die Investoren, um eine Parzelle in ihrer Dichte und Höhe maximal ausschöpfen zu dürfen, einen Teil der Wohnungen als günstige, leistbare Sozialwohnungen zu errichten. In manchen Lagen beträgt dieser vorgegebene Sozialanteil bis zu 50 Prozent.

*Wie reagiert die private Bauträgerschaft darauf?*

**Galletto:** Nicht immer glücklich, wie Sie sich vorstellen können. Eine gute Zukunft verlangt uns allen Opfer ab.

*Welche Opfer bringen Sie persönlich?*

**Galletto:** In meiner Tätigkeit als Smart-City-Berater setze ich mich vor allem in New York für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein, denn das Subway-System ist veraltet, voller Barrieren und den heutigen Menschenmassen kaum noch gewachsen. Die New Yorker Subway wurde 1904 eröffnet und zählt damit zu den ältesten U-Bahnen der Welt. Leider wurde in den kommenden Jahrzehnten kaum etwas in das unterirdische ÖV-System investiert. Wenn sich das nicht bald ändert, wird New York City im Bereich Verkehr eines Tages den absoluten Kollaps erleben.

*Wie soll das gelingen?*

**Galletto:** Ich habe keine Ahnung. Meine Aufgabe ist es, auf Handlungsfelder hinzuweisen und mein Know-how im Bereich Smart City zur Verfügung zu stellen. Wie eine Stadt wie New York City diese immensen Herausforderungen zu meistern beabsichtigt, ist mir schleierhaft.

Da haben es Städte wie etwa Barcelona, für die ich ebenfalls als Berater tätig bin, aufgrund ihrer Struktur, ihrer Geschichte und ihrer verhältnismäßig homogenen Bevölkerungsbedürfnisse weitaus leichter.

*Wie sieht die Smart City der Zukunft aus?*

**Galletto:** Fragen Sie mich lieber, wie der smarte Bürger der Zukunft aussieht! Unser Verhalten muss sich radikal ändern. Wir müssen endlich wieder unser Hirn einschalten. Wir müssen lokaler und regionaler denken, wir müssen in Wirtschaftskreisläufen denken, die uns helfen und nicht schaden, wir müssen Synergien nutzen und bereit sein zu teilen, wir müssen wieder den Mensch in den Mittelpunkt stellen, wir müssen aufhören, immer überall alles haben zu wollen, wir müssen uns vielleicht sogar mit einem kleineren Aktions- und Mobilitätsradius begnügen, und wir müssen – und da spreche ich vor allem für mich – endlich damit aufhören, jeden Tag Spaghetti alle Vongole essen zu wollen. ▽

”  
Wir müssen lokaler und regionaler denken, wir müssen in Wirtschaftskreisläufen denken, die uns helfen, und wir müssen wieder den Mensch in den Mittelpunkt stellen.  
“







Wojciech Czaja  
im Gespräch mit  
Gianluca Galletto

**„Wie sieht der  
smarte Bürger  
der Zukunft aus?“**

## Gianluca Galletto ist Direktor der Global Futures Group (GFG). Der international tätige Ökonom berät Großstädte in ihren sozialen, technologischen und stadtplanerischen Smart-City-Agenden – darunter etwa New York City. Wir haben ihn gefragt: Wie smart ist der Big Apple?

*Smart City hat viele Definitionen. Was verstehen Sie darunter?*

**Galletto:** Ich denke an eine Stadt mit viel Grün, guter Luftqualität, guter Verkehrsinfrastruktur, geringem Müllaufkommen, intelligenten Dienstleistungen, mit einer etablierten Sharing Economy und mit glücklichen Menschen mit unterschiedlichen sozialen Backgrounds, die alle gute Jobs haben und sich wunderbar verwirklichen können.

*Klingt nach Utopie.*

**Galletto:** Finden Sie? Ich finde, es klingt nach einem Happy Place.

*Wo gibt es denn solche Happy Places bereits?*

**Galletto:** Überall dort, wo es gelingt, Innovation und neue Technologien mit Human Capital zu kombinieren und daraus Synergieeffekte zu erzielen.

*Wie happy ist New York?*

**Galletto:** New York City ist eine ziemlich glückliche Stadt, allerdings leider nicht für alle, denn viele Menschen sind einsam oder haben nicht das nötige Geld, um das Leben in dieser Stadt zur Genüge zu genießen. Das ist leider der Knackpunkt.

*„Ziemlich glücklich“ bedeutet wie viel auf einer Prozentskala?*

**Galletto:** 70 Prozent. Mit Luft nach oben.

*Und wie smart ist der Big Apple?*

**Galletto:** Ziemlich smart. Aber auch hier mit Luft nach oben.

*Sie sind Smart-City-Berater für diverse Stadtverwaltungen sowie für die Privatwirtschaft. Wie genau kann man sich Ihre Beratertätigkeit vorstellen?*

**Galletto:** Genau so! Ich berate die öffentliche und private Hand in der Konzeption, Entwicklung und Implementierung von Smart-City-Strategien.

*Eine der Städte, die Sie seit langer Zeit beraten, ist New York City. Was sind die wichtigsten Themen auf der Smart-City-Agenda dieser Stadt?*

**Galletto:** New York City hat in der Tat einige dringliche Themen zu meistern. Dazu zähle ich die Wohnungsfrage, denn es mangelt massenhaft an leistbaren Wohnungen, sowie die soziale Gerechtigkeit zwischen den Bevölkerungsschichten, die wie überall in den USA viel stärker auseinanderklaffen als etwa in Europa. Das sind Themen, die werden New York als multikulturellen Melting Pot mit all den damit verbundenen Problemen und Spannungen wahrscheinlich ewig begleiten. Ein dringliches Thema jedoch, das keinerlei Verzögerung duldet, ist der Umgang mit der Klimakrise. Ich sage immer: Die Klimakrise ist die Mutter aller Probleme! New York liegt auf drei großen Inseln, ist damit eine von riesigen Wassermassen umzingelte Stadt, und der Hurrikan Sandy, der im Oktober 2012 über die Ostküste fegte, hat eindringlich bewiesen, dass auch eine globale und sich so unverwundbar präsentierende Metropole wie New York vor den Auswirkungen des Klimawandels nicht gefeit ist. ›

”

**Die Klimakrise ist die Mutter aller Probleme!**

“



# Smarte City, g'scheites Wien



