Smart City Wien –

oder Strategien machen glücklich, wenn man rechtzeitig darauf schaut, dass man sie hat, wenn man sie braucht.

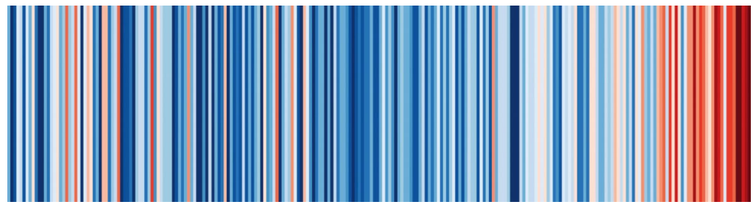
Thomas Madreiter

Die CO_2-neutrale Stadt ist kein Zukunftsthema, sondern ein Gegenwartsthema!

Die bereits bestehende Bausubstanz und heute bzw. in naher Zukunft errichtete Gebäude und Infrastruktur bestimmen die Geschicke einer Stadt langfristig - bis weit ins nächste Jahrhundert! Sämtliche Metropolen dieser Welt sehen sich mit enormen Herausforderungen konfrontiert: Unser Lebensstil verbraucht zu viele Ressourcen und erhitzt das Klima auf der Erde. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts wurden wir sukzessive abhängiger von (fossilen) Energiequellen und nicht-nachhaltigen Mobilitäts- und Produktionsformen.

Das trifft auf Sicht vor allem die schwächeren Mitglieder unserer Gesellschaft. Dabei kommt die Klimakrise auf leisen Sohlen, passiert in vielen kleinen Schritten. Hierzulande blieb sie für die Mehrheit der Menschen im Alltag lange Zeit unmerklich. Und doch gefährden und verengen ihre Konsequenzen in Summe die künftigen Lebenschancen unser Kinder und Kindeskinder gewaltig.

Warum überhaupt Smart City Wien?
Wien ist heute eine der Städte mit der weltweit höchsten Lebensqualität. Der bereits stattfindende Klimawandel mit der damit einhergehenden sommerlichen Überhitzung betrifft Wien – u.a. auf Grund seiner geografischen Lage und des großflächigen, sehr dichten gründerzeitlichen Baubestandes – besonders stark. Klimaschutz und eine bestmögliche Anpassung an den Klimawandel sind daher Voraussetzungen dafür, dass Wien auch künftig zu den lebenswertesten Städten der Welt zählt.



Der Klimawandel ist angekommen: Jahresdurchschnittstemperaturen in Wien 1775-2018 als "Warming Stripes" – das kühlste Jahr ist dunkelblau, das heißeste dunkelrot dargestellt[1]

[1] Grafik: Hawkins, Ed auf Basis von Daten der ZAMG. Abgerufen am 04.09.2019, von https://showyourstripes.info/

Wien macht sich auf den Weg
Derzeit werden 75 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen durch das Verbrennen fossiler Energieträger in Städten verursacht. Doch Wien hat den Ernst der Lage erkannt. 2014 hat der Gemeinderat ergänzend zu den sehr erfolgreichen Klimaschutzprogrammen der Stadt eine ganzheitliche, langfristige Smart City Rahmenstrategie für Wien beschlossen. Diese gibt Struktur und ist das Fundament auf das weitere Konzepte zur Stadtentwicklung, zum Klimaschutz oder zur intelligenten Digitalisierung unserer Stadt aufsetzen. Sie formuliert eine gemeinsame Vision und zeichnet mögliche Wege vor, die zum Ziel führen. Ihr zentraler Anspruch lautet:

"Hohe Lebensqualität für alle Wienerinnen und Wiener bei größtmöglicher Ressourcenschonung durch umfassende soziale und technische Innovationen."

Wien ist im globalen Vergleich eine der reichsten Städte, Österreich eines der reichsten Länder weltweit. Gerade deshalb ist es nur fair, dieses Kapital auch dafür einzusetzen, im Klimaschutz voranzugehen und Lösungswege aufzuzeigen!

Auf europäischer Ebene laufen derzeit die politischen und organisatorischen Vorbereitungen für das 9. EU-Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung – "Horizon Europe" – mit einem voraussichtlichen Volumen von rund 100 Mrd. Euro für die Jahre 2021 bis 2027. Die Europäische Kommission wird dieses umfassende Programm an wenigen "Missionen" ausrichten. Europa bündelt damit immense Finanzmittel, um die dringlichsten Probleme unserer Zeit zu lösen. Einer von nur fünf Schwerpunkten werden "Klimaneutrale und smarte Städte" sein!

Wir Bürgerinnen und Bürger können viel tun!
Die Smart City Wien muss ihren BewohnerInnen eine glaubwürdige Perspektive bieten. Sie muss die Stadt in jeder Hinsicht besser machen – wirtschaftlich, ökologisch und im sozialen Miteinander. Um der Smart City Wien ein Gesicht zu geben, sie lebendig und erfahrbar zu machen, brauchen wir verständliche Projekte, welche die Menschen für den Wandel gewinnen. Hier gibt es sehr ermutigende Signale! Haben sich doch bereits viele innovative Menschen zur Smart City Wien bekannt und bereits über 60 Projekte umgesetzt. Zahlreiche weitere Initiativen sind auf dem Weg.

Viele Bürgerinnen und Bürger haben bereits erkannt, dass schlussendlich jede und jeder von uns eine Verantwortung für das (zukünftige) Klima unseres Planeten trägt. Alle sind eingeladen mitzuhelfen, alle sollten dazu beitragen, Lösungen zu finden und in die Tat umzusetzen. Ob mit einer Öffi-Jahreskarte, bewussterem Fleischkonsum, BürgerInnen-Solarkraftwerken oder schlicht mit Engagement in ihrem Bezirk. Es gibt viele Ansatzpunkte und Einrichtungen der Stadt Wien, die dabei unterstützen!

Aber nicht nur Bürgerinnen und Bürger, insbesondere die heute Jungen, die 2050 noch mitten im Leben stehen werden, fordern nun entschiedene Schritte in der Klimapolitik, eine echte Veränderung. Auch immer mehr verantwortungsvolle oder zukunftsorientierte Unternehmen möchten sich diesen Herausforderungen stellen.

Politik und Verwaltung müssen strukturell wirksam tätig sein. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Systeme sind so zu gestalten, dass die mittel- und langfristigen Ziele der Smart City Wien für alle Akteurinnen und Akteure erkennbar und erreichbar sind. Über die infrastrukturellen Must-Haves hinaus sind Angebote zu schaffen und Anreize zu setzen, sodass zukunftsfähige Verhaltensweisen gefördert werden. Die Wirtschaft braucht dazu Planungssicherheit und Wettbewerbsbedingungen, die ein ressourcenschonendes Wirtschaften attraktivieren.

Man kann nicht erwarten, dass jede und jeder von sich aus versucht, gegen den Strom zu schwimmen. Bildlich gesprochen haben Politik und Verwaltung daher diesen Strom so zu lenken, dass es allen möglichst leicht fällt, sich in die richtige Richtung zu bewegen. Das konsequente Umsetzen der Smart City Wien Rahmenstrategie ist dafür unverzichtbar

Wo steht Wien derzeit?
Mit seiner bereits 2014 beschlossenen Smart City Wien Rahmenstrategie[2] entwickelte Wien die Smart City-Initiative der EU (DG Energy)[3] ganzheitlich weiter, indem die technologischen Ziele – sei es im IKT- oder im Energiebereich – als Unterstützung für umfassendere gesellschaftliche Ziele interpretiert wurden. Technologie wird somit nicht als Selbstzweck verstanden. Stattdessen soll sie langfristig ein gutes Leben in der Stadt für alle Bevölkerungsschichten und -gruppen bei radikaler Schonung natürlicher Ressourcen begünstigen.

Getragen wird diese Vision auch aus der Überzeugung heraus, dass der Standort Wien angesichts zunehmender globaler Herausforderungen gerade als Anbieter sozial verträglicher, aber technisch funktionierender Lösungen seine Position in einem kompetitiven Umfeld optimieren kann: Eine ambitionierte Klimapolitik ist heutzutage ein Standortfaktor und schafft so die Arbeitsplätze der Zukunft.

2019 beschloss der Wiener Gemeinderat bereits eine erste Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie[4]. Wien setzt damit international neuerlich Maßstäbe. Denn die globale Klimaentwicklung erfordert, insbesondere auch auf städtischer Ebene, noch raschere, ambitionierte Antworten. Inhaltliche Grundlage für diese Aktualisierung waren daher einerseits das Klimaschutzabkommen von Paris und die "UN-Agenda für nachhaltige Entwicklung 2030"[5], zu denen sich die Stadt Wien 2016 verpflichtet hat. Andererseits flossen eigene Erkenntnisse aus einem umfassenden, wissenschaftlich begleiteten und vollständig transparenten Monitoring[6] der ersten Umsetzungsschritte seit 2014 in die Aktualisierung ein.

[2] Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.). (2014, Juli). Smart City Wien Rahmenstrategie. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008380a.pdf

[3] European Commission (o.D.). Smart Cities. Abgerufen am 16. August 2019, von https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

[4] Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.). (2019, Juni). Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 – 2050. Abgerufen am 16. August 2019, von https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2019/06/SmartCityWienRahmenstrategie2019-2050_Beschlussfassung190626.pdf

[5] Vereinte Nationen. (2015, 21. Oktober). Resolution der Generalversammlung „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung", verabschiedet am 25. September 2015. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.un.org/Depts/german/gv-70/band1/ar70001.pdf

[6] Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2018). Werkstattbericht 177: Smart City Wien Rahmenstrategie - Monitoringbericht 2017. Abgerufen am 16. August 2019, von https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2018/02/Monitoringbericht-2017.pdf

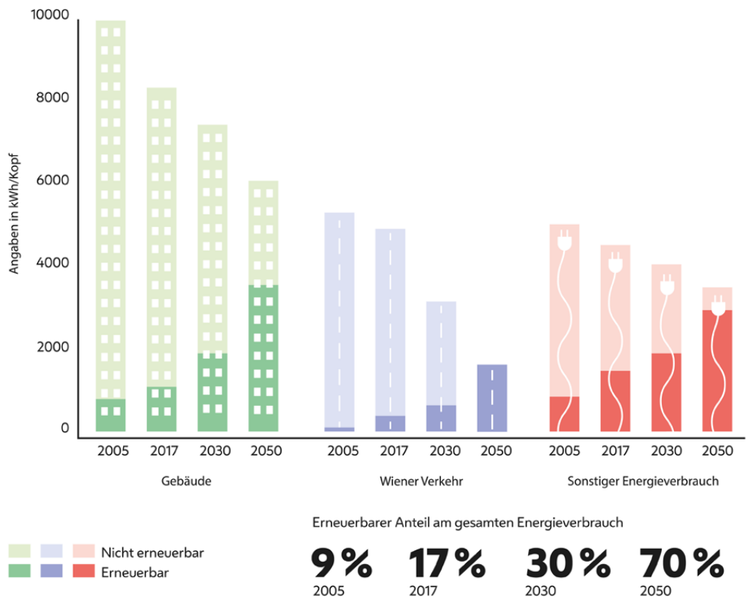
Ziel war und ist eine umsichtige und vorausschauende kommunale Langzeitstrategie auf der Höhe aktueller Anforderungen und Erkenntnisse. Damit liegt auch eine solide Grundlage für zukünftige internationale Aktivitäten, etwa im Rahmen von Horizon Europe[7], vor. Der Prozess dauerte inklusive politischer Begutachtung und Beschlussfassung nur rund 14 Monate und konnte überwiegend mit stadteigenen Ressourcen bestritten werden. 150 Personen waren aktiv beteiligt – 46% davon Frauen. Das Feedback von rund 100 Expertinnen und Experten aus Verwaltung, Wirtschaft und Forschung wurde bei einem großen "Forum" abgeholt, der gesamte Prozess von einem international besetzten ExpertInnenbeirat begleitet.

Smart City Wien zieht ehrliche Zwischenbilanz

Insgesamt ist unsere Performance gut. Von den rund 50 Zielen in der ursprünglichen Strategie aus 2014 waren zum Zeitpunkt des Monitorings 2017 rund zwei Drittel weitgehend oder voll auf Zielerreichungskurs oder teilweise sogar schon erfüllt. Allen voran war das Ziel einer Reduktion der Treibhausgasemissionen um 35% bis 2030 de facto bereits 2017 erfüllt (-33%). Außerdem konnte Wien seit 2014 etwa 18 Mio. EUR Fördergelder nach Wien holen und damit rund 56 Mio. EUR Projektvolumen für erstklassige urbane Innovationsvorhaben auslösen.

Das Monitoring der ersten Fassung der Smart City Wien Rahmenstrategie ergab bereits nach kurzer Laufzeit vielfach hohe Zielerreichungsgrade.[8]

In einigen Punkten kam das Monitoring jedoch zu kritischen Befunden, z.B. im Bereich Mobilität. Dort zeigen sich Anzeichen einer Stagnation des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsformen mit Blick auf alle zurückgelegten Wege in der Stadt. Auch in Bezug auf die E-Mobilität (im Individualverkehr) wurde festgestellt, dass die relativen Zuwächse zwar beachtlich waren, die Bedeutung insgesamt aber noch vergleichsweise bescheiden ist. Dabei verursacht der motorisierte Individualverkehr die meisten



Angestrebte Steigerung des Anteils erneuerbarer Energiequellen[9]

CO_2-Emissionen in Wien!

Was ist neu in der Rahmenstrategie?

Die thematische Breite der Smart City Wien Rahmenstrategie wurde im Zuge der Aktualisierung weiter erhöht: Digitalisierung und Partizipation kamen als neue Zielbereiche hinzu, Thematiken wie die Anpassung an den Klimawandel, Kreislaufwirtschaft und (konsumbasierter) Materialverbrauch wurden aufgenommen.

Die Zielbereiche sind dabei nicht mehr nur einer der drei Säulen Lebensqualität, Ressourcen und Innovation zugeordnet. Vielmehr vereint jeder Zielbereich den Anspruch auf radikale Ressourcenschonung, Lebensqualität und soziale Inklusion mit einem Fokus auf Innovation als zentralem Hebel einer zukunftsfähigen Entwicklung.

Auf Basis der bisherigen Umsetzungserfahrungen wurden zahlreiche Zielwerte fixiert, die ihnen zugrundeliegenden Berechnungsmethoden präzisiert. Des Weiteren wurden Prinzipien, Methoden und Instrumente der Governance analysiert und teilweise angepasst.

Alltagsrelevante Projekte veranschaulichen die Smart City Wien

- Smarter Together[10] - Wien, München und Lyon setzen in ausgewählten Stadtteilen Impulse für eine positive gesellschaftliche Dynamik und eine nachhaltige Stadtentwicklung. Im Fokus stehen effektive Maßnahmen zum Klimaschutz und für mehr urbane Lebensqualität.

- WAALTeR[11] - Im Rahmen des Projektes werden Seniorinnen und Senioren mit digitalen Services und Technologien vertraut gemacht; zur Aufrechterhaltung von sozialen Kontakten und Teilnahme am städtischen Leben, für mehr Sicherheit und Gesundheit (z.B. Übertagung von Blutdruck- oder Blutzucker-Daten an den Hausarzt). Zu einem System kombiniert und aufbereitet, sollen sie einfach in der Handhabung sein und ohne Vorkenntnisse schnell erlernt und verwendet werden können.

- BürgerInnenkraftwerke[12] - Wien Energie errichtet, plant und betreibt Kraftwerke in Wien und Niederösterreich, speist den Ökostrom ins Netz der Wiener Netze ein und trägt sämtliche Aufwendungen. BürgerInnen können sich an dem Projekt beteiligen, profitieren von der Ökostromnutzung und fördern den Ausbau erneuerbarer Energien. Die Einfachheit dieses innovativen Geschäftsmodells hat - vorbehaltlich des Vorhandenseins komplementärer Infrastrukuren (z. b. Smart Grid, geeignete Aufstellungsflächen etc.) - Potenzial für Großstädte.

- Bildungscampus-Programm[13] (z. B. Bildungscampus in der Seestadt[14]) - Die Vernetzung von Kindergarten-, Schul- und Freizeitpädagogik an einem zentralen Standort ist der moderne und visionäre Ansatz zur weiteren Steigerung der Bildungsqualität im urbanen Raum.

- Smarte Ampeln[15] - Ampelanlagen mit FußgängerInnenerkennung und ein ganzheitlich vernetztes Ampelsystem sollen in Wien in Zukunft dabei helfen, den Verkehr flüssiger und effizienter zu machen. Durch Umwelt- und Wettersensoren an den Wiener Ampelanlagen entsteht ein dichtes Netz an Messstationen, die Daten für verschiedenste Anwendungen generieren.

- Energie aus Klärschlamm (E_OS)[16] - Durch die effiziente Nutzung der im Klärschlamm enthaltenen Energie kann die ebswien in der Hauptkläranlage ab dem Jahr 2020 die gesamte zur Abwasserreinigung benötigte Energie selbst aus dem erneuerbaren Energieträger Klärgas erzeugen.

- Urban Farming[17] - Unter dem Schlagwort "Urban Farming" wird ein Rahmen für Naturerfahrung in der Stadt und für Eigeninitiative geschaffen. Auf der Grundlage persönlicher Erfahrungen kann auch Know-how über die Produktion und Qualität von Nahrungsmitteln erworben werden.

- ASCR (Aspern Smart City Reserach)[18] - In diesem Joint Venture werden technische Lösungen für die Energiezukunft entwickelt, und zwar im realen Leben eines neu errichteten Stadtteils mit realen Endkunden. Dabei geht es um vorausschauende Gebäudeautomatisierungen und die Nutzung der Energie-Flexibilitäten der Gebäude auch am Energiemarkt – all das unter Einbindung der "Smart User".

- Digitale Stadt (Digitale Agenda Wien[19] und Umsetzungen wie Sag's Wien App[20] oder WienBot[21]) - Die Digitalisierung von Infrastrukturen, Organisationen und Lebenswelten (z.B. Bildungs- oder Gesundheitswesen) ist eine zentrale strategische Aufgabe der Stadt. Die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) sind zum Nervensystem der "smarten" Stadt geworden.

- Entwicklung eines Kulturtoken[22] - Mit einem neuen "Kultur-Token" soll ein digitales Werkzeug geschaffen werden, das Menschen die Möglichkeit gibt, Leistungen auszutauschen und sich zu vernetzen. "Tausche Öffi-Meilen gegen Theater-Ticket", skizzierte Stadträtin Kaup-Hasler die Idee.

- Digitaler Humanismus (Projektausschreibung)[23] - Ziel der Förderung interdisziplinärer Arbeiten soll es sein, Antworten darauf zu finden, wie unser digitales Zusammenleben gestaltet werden kann, damit die Prinzipien und Werte von Humanismus und Aufklärung wieder stärker zum Tragen kommen können.

Ausblick

Letztlich muss eine kluge Stadt versuchen, die unverzichtbaren Infrastrukturen und Innovationen wie z.B. den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und intelligenter Stromnetze rasch zu verbreiten. Es braucht aber auch einfache Ideen! Wir müssen die Komplexität wieder verringern. Nicht in jedem Fall ist die technisch höchstentwickelte Lösung auch die beste: Wenn vor allem die durch die Fenster einstrahlende Sonne zu einer Überwärmung vieler Stadtwohnungen im Sommer führt, dann lässt sich dies schlicht mit einem außen liegenden Sonnenschutz verringern. Außerdem muss eine kluge stadtplanerische Ordnungspolitik weiterhin faire Rahmenbedingungen am Bodenmarkt erhalten, um zu verhindern, dass Bauland zum Leidwesen der Wohnungssuchenden zum Spekulationsobjekt verkommt.

Digitale Tools wie die App "Sag's Wien"[24] zeigen uns, wie Technologie die Menschen unterstützen kann, anstatt sie zu ersetzen. Doch müssen wir stets mitdenken, dass auch das Digitale auf Rechenzentren, Datenautobahnen und Prozessoren gebaut und als das Nervensystem einer Stadt mit Strom zu speisen ist.

7 European Commission. (o.D.). Horizon Europe – the next research and innovation framework programme. Abgerufen am 16. August 2019, von https://ec.europa.eu/info/horizon-europe-next-research-and-innovation-framework-programme_en

8 Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2018). Werkstattbericht 177: Smart City Wien Rahmenstrategie - Monitoringbericht 2017. Abgerufen am 16. August 2019, von https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2018/02/Monitoringbericht-2017.pdf.

9 Grafik: saintstephens

10 Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 25 (Hrsg.). (o.D.). Smarter Together. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.smartertogether.at/

11 UIV Urban Innovation Vienna GmbH (Hrsg.). (o.D.). WAALTeR . Abgerufen am 16. August 2019, von http://www.waalter.wien/

12 Wien Energie GmbH (Hrsg.). (o.D.). BürgerInnen Kraftwerke. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.buergerkraftwerke.at

13 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Bildungscampus-Standorte. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/schulbau/campus/index.html

14 Stadtentwicklung Wien (Hrsg.). (o.D.). Liselotte-Hansen-Schmidt-Campus in der Seestadt. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/bildung-forschung/campus-seebogen.html

15 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Smarte Ampeln. Abgerufen am 16. August 2019, von https://smartcity.wien.gv.at/site/smarte-ampeln/

16 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Wiener Hauptkläranlage wird zum Öko-Kraftwerk. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/eos.html

17 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Urban Farming. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/landwirtschaft/urban-farming.html

18 Aspern Smart City Research GmbH & Co KG (ASCR) (Hrsg.). (o.D.). Aspern Smart City Research. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.ascr.at/

19 Stadt Wien – Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Organisation und Sicherheit - Gruppe Prozessmanagement und IKT-Strategie. (o.D.). Digitale Agenda Wien. Abgerufen am 16. August 2019, von http://www.digitaleagenda.wien

20 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Sag's Wien - Die App für Ihre Anliegen an die Stadt. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/sagswien/

21 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). WienBot - der digitale Assistent der Stadt Wien. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/bot/

22 Stadt Wien (Hrsg.). (2019, 15. März). SPÖ-Klubtagung (7) Kaup-Hasler will „Kultur-Token". Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/presse/2019/03/15/spoe-klubtagung-7-kaup-hasler-will-kultur-token

23 Stadt Wien (Hrsg.). (o.D.). Projektförderung "Digitaler Humanismus" – Förderungsantrag. Abgerufen am 16. August 2019, von https://www.wien.gv.at/amtshelfer/kultur/projekte/subventionen/digitaler-humanismus.html

24 https://www.wien.gv.at/sagswien/index.html

Zahlreiche kluge Köpfe gehen in verschiedensten Bereichen bereits neue Wege, sei es in den Materialwissenschaften, im Verkehrsbereich oder vielen anderen Feldern. Und auch Wien zeigt bereits vielfach wie es gehen kann. Dennoch gilt es nun, verstärkt die Kräfte zu bündeln, denn es ist noch ein weiter Weg zu gehen! Dabei verlangt Smart City Wien nicht nur nach Demoprojekten und mehr Bewusstsein. Die Menschen in unserer Stadt müssen für eine erfolgreiche Veränderung auch Entscheidungen treffen, individuell und in Kollektiven. Dafür müssen wir den Rahmen setzen und uns anderer Mittel und Methoden bedienen, als wenn es um reines Informieren oder Bewusstseinsbilden geht. Wenn wir in Wien vorzeigen wie es geht, werden auch andere uns folgen, was notwendig ist, um die global drohenden Konsequenzen abzuwenden. Wenn wir alle zusammenhelfen, schaffen wir unser langfristiges Ziel! Und dieses Zusammenhelfen muss nicht nur auf städtischer Ebene funktionieren, sondern weit darüber hinaus gehen. Europa braucht klimagerechte Städte, Wien kann und will auch bei diesen neuen Fragestellungen seine internationale Führungsrolle ausbauen und europaweit als Vorbild dienen.

DI Thomas Madreiter
ist Planungsdirektor der Stadt Wien. In der Stadtentwicklung und -planung ist er mit den komplexen Herausforderungen einer wachsenden Stadt konfrontiert. Mit der Smart City Wien Rahmenstrategie liegt ein Instrument vor, das hilft, die hohe Lebensqualität der Stadt durch größtmögliche Ressourcenschonung sowie soziale und technische Innovationen zu sichern.

Die Wiederkehr einer Zwei-Millionen-Metropole.

Die demographischen Folgen des EU-Beitritts Österreichs für seine Hauptstadt.

Andreas Weigl

Wer die demographischen Analysen der 1970er und 1980er Jahre noch in Erinnerung hat, wird kaum bestreiten können, dass in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten in Österreich ein grundlegender Wandel der regionalen, aber auch funktionalen Bevölkerungsverlagerungen stattfand.

Von einem dauerhaften „Zug nach Westen", den manche nicht immer Wien-freundliche Expertinnen und Experten noch in den 1980er Jahren postulierten, kann keine Rede mehr sein. Auch die Suburbanisierung hat ihren Höhepunkt wohl bereits überschritten. Mit dem demographischen „Gesundschrumpfen" Wiens auf die „angemessene" Dimension einer kleinen Alpenrepublik wurde also doch nichts.

Vielmehr kam es zu einer echten Trendwende in der Wiener Bevölkerungsentwicklung. Die Stadt, die noch in den 1980er Jahren von einem prominenten Demographen als „City beyond ageing" bezeichnet wurde, steuert seit den letzten 25 Jahren unaufhaltsam auf jene Zwei-Millionen-Grenze zu, die im kollektiven Gedächtnis vieler älterer Österreicherinnen und Österreicher immer noch mit der Glanzzeit der Haupt- und Residenzstadt eines europäischen Großreiches am Vorabend des Ersten Weltkrieges in Verbindung gesetzt wird. Damals hatte die Donaumetropole bei der Volkszählung von 1910 erstmals die Zwei-Millionen-Marke überschritten, was den berühmten Architekten und Stadtplaner Otto Wagner veranlasste, bereits Konzepte für eine doppelt so bevölkerungsreiche Großstadt zu entwerfen. Wie wir wissen, kam es nicht dazu, und lange Zeit schien das rezente Stadtwachstums Wiens kaum vorstellbar, bestenfalls Traumbild einer nostalgischen Verklärung der „guten alten Zeit". Ist es also in den letzten Jahrzehnten zu einem „Habsburg reloaded" gekommen wie einige internationale Gazetten nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und den ersten Anzeichen eines dynamischen demographischen Wachstums titelten? Nun, so einfach liegen die Dinge nicht, aber es steckt doch eine nicht unerhebliche Portion „Pfadabhängigkeit" in der Bevölkerungsentwicklung Wiens der letzten Zeit und das erlaubt auch einen vorsichtigen prognostischen Blick in die Zukunft.

„Re-shaping" historischer Arbeitsmärkte

Kontinuitäten zur Zeit um 1900 sind unzweifelhaft hinsichtlich der strukturellen Rahmenbedingungen von Migrationen nach Wien festzustellen. Schon in der Zeit der Donaumonarchie bestand ein erhebliches wirtschaftliches Gefälle zwischen gewerblich-industriellen Zentralräumen und den als „verlängerten Werkbänken" dienenden Peripherien. Nach der für den Nachfolgestaat Österreich in mehrfacher Hinsicht ökonomisch besonders krisenhaften Zwischenkriegszeit, dem Zweiten Weltkrieg und der Zeit des Wiederaufbaus begann sich dieses Wohlstandsgefälle in den Wirtschaftswunderjahren – nunmehr in einem ganz anderen geopolitischen und ökonomischen Umfeld – allmählich wieder einzustellen. Auch wenn sich daraus kein einfaches Push-/Pull-Modell ableiten lässt, wonach Arbeitsmigrantinnen und -migranten von den Niedriglohnregionen magnetisch „abgestoßen" und von den Hochlohnzentren „angezogen" worden wären, kann doch kein Zweifel bestehen, dass Einkommensdifferentiale in der späten Habsburgermonarchie ein ähnlich wichtiges Migrationsmotiv darstellten wie jene zwischen Österreich und den „Gastarbeiterländern" Jugoslawien und Türkei seit den 1960er Jahren sowie den Reformländern seit den späten 1980er Jahren. Eine um die Jahrtausendwende entstandene ökonomische Studie zur Arbeitsmigration in Österreich und Ostmitteleuropa lag wohl nicht ganz falsch, als sie ein „Re-shaping" deformierter übernationaler „historischer" Arbeitsmärkte konstatierte. Die Vollendung des gemeinsamen Binnenarbeitsmarktes mit dem Fallen der letzten Übergangsbestimmungen für die EU-Beitrittsländer des Jahres 2004 bis zum Jahr 2011 hat diesen Prozess vorerst vollendet. Allerdings soll dabei nicht vergessen werden, dass den EU-Binnenmigrantinnen und -migranten aus den ostmitteleuropäischen Staaten im ausgehenden 20. und frühen 21. Jahrhundert ebenso wie den Migrantinnen und Migranten in den Jahrzehnten vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges mehrere Wanderungsoptionen inner- und außerhalb des jeweiligen Binnenmarktes mehr oder minder offen standen bzw. stehen. Wer innerhalb des gemeinsamen Arbeitsmarktes der Europäischen Union nach Wien, Berlin, London, Paris oder anderswo den Mittelpunkt seiner Lebensbeziehungen verlagerte, tat dies in einem Kontext, in dem historische Migrationsmuster, geographische Faktoren, nicht zuletzt aber auch mentalitätsgeschichtliche Einflüsse eine nicht zu unterschätzende Rolle spielten. Und doch lassen sich keine einfachen Analogien zur Vergangenheit ziehen. So hat sich etwa der starke Zuzug aus den ehemals böhmischen Ländern nach 1989 bzw. 2011 keinesfalls wiederholt. Gegenwärtig leben in Wien gerade einmal etwa 4.000 Personen mit tschechischer Staatsbürgerschaft, immerhin rund 17.500 sind in der Tschechischen Republik geboren. Vergleicht man diese Zahlen mit jenen der Jahrhundertwende als fast eine halbe Million Wienerinnen und Wiener in Böhmen, Mähren und Österreichisch-Schlesien geboren waren, handelt es sich in der Gegenwart um eine marginale Größe. Nicht ganz so drastisch fällt der Vergleich der Zuwanderung aus Südpolen aus, aber auch im Fall dieser Gruppe von Migrantinnen und Migranten sind die Dimensionen der gegenwärtigen Zuwanderung weit geringer als in der Zeit um 1900. Eine durchaus nicht ganz unzutreffende zumindest quantitative Analogie lässt sich aber hinsichtlich der tschechischen und galizischen Zuwanderung der Zeit um 1900 und der Zuwanderung aus Ex-Jugoslawien und der Türkei ab den späten 1960er Jahren herstellen. Die institutionellen Rahmenbedingungen dieser beiden Wanderungsbewegungen unterschieden sich allerdings gravierend.

Zuwanderung aus der EU

Bei genauerer Betrachtung sorgte jedoch nicht die angeführte Arbeitsmigration aus Ost- und Südosteuropa und der Türkei für die überraschende Trendwende in der Wiener Migrationsgeschichte sondern der EU-Beitritt Österreichs und die damit verbundene Zuwanderung aus dem Westen. Genau in diesem Punkt enden auch die Analogien zur Vergangenheit, denn die Zuwanderung aus dem Deutschen Reich war in den letzten Jahrzehnten der Donaumonarchie sehr gering gewesen. Nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs" und mit dem EU-Beitritt sollte sich das ändern. Waren es zunächst Straßenbahnfahrerinnen und –fahrer aus der ehemaligen DDR und andere aus Ostdeutschland stammende Erwerbstätige, die für einen ersten Anstieg dieser West-Zuwanderung nach Wien sorgten, kamen ab 1995 „Numerus Clausus"-Flüchtlinge dazu, die an die Wiener Universitäten strömten. Nach und nach gewann die Zuwanderung von deutschen Staatsangehörigen mehr und mehr Kontinuität und verbreiterte sich. Am 1.1.2019 lebten 47.000 Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft

in Wien, 1995 waren es noch lediglich 11.400 gewesen. Bilden die Deutschen auch die größte Gruppe unter der EU-Bevölkerung, so waren sie keineswegs alleine für die starke Zunahme der Zuwanderung aus der EU nach Wien verantwortlich. Allein seit 2007, als mit Rumänien und Bulgarien die letzte größere EU-Erweiterung stattfand, hat sich die Zahl der EU-Bürgerinnen und –Bürger in Wien von 90.000 auf fast 250.000 erhöht. Dafür waren neben der Zuwanderung aus Deutschland und einigen osteuropäischen Ländern wie Polen, Rumänien und der Slowakei durchaus auch andere Gruppen von Migrantinnen und Migranten verantwortlich, etwa aus Italien. Diese Fakten sprechen für eine hohe Attraktivität Wiens als Arbeits- und Wohnstandort innerhalb der EU. Diese wird ja auch durch diverse internationale Rankings nachdrücklich bestätigt. Beispielsweise im Jahr 2018 lag Wien weltweit im Quality of Living Survey von Mercer, im Global Liveability Ranking der Economist Intelligence Unit und im Smart City Index von Roland Berger (für 2017) an der ersten Stelle.

Nun mag man einwenden, dass die großen Flüchtlingswellen im Zuge des Bürgerkriegs in Jugoslawien, in Syrien und die Flüchtlingsbewegungen aus Afrika, Afghanistan, dem Irak und anderen Teilen Asiens ebenso zum Bevölkerungsanstieg der österreichischen Hauptstadt beigetragen haben. Tatsächlich trifft das nur sehr eingeschränkt zu. Im Jahr 2007 lebten rund 40.000 Personen mit Staatsbürgerschaft asiatischer und afrikanischer Länder in Wien, 2019 rund 110.000. Das war zwar ein ganz beträchtlicher Anstieg, doch in absoluten Zahlen deutlich geringer als im Rahmen der EU-Migration.

Positive Geburtenbilanzen

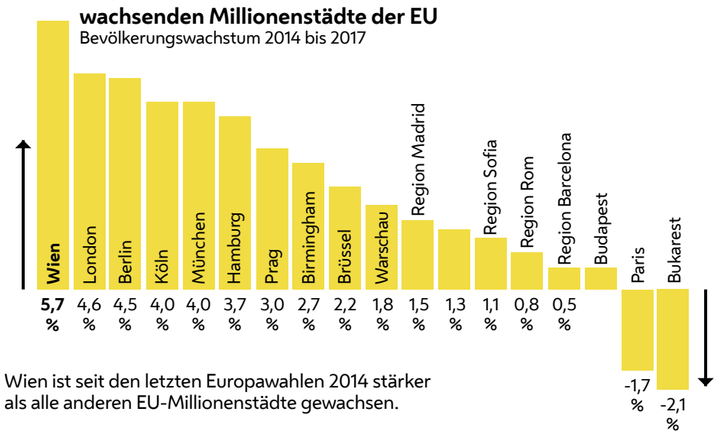
Was die demographische Entwicklung Wiens seit dem EU-Beitritt anlangt, sind freilich auch strukturelle Veränderungen im Bereich der Fertilität zu beachten. Das chronische Geburtendefizit Wiens gehört seit der Jahrtausendwende der Vergangenheit an. Positive Geburtenbilanzen haben also zum Wachstum der Stadt in den letzten Jahrzehnten beigetragen, obwohl ihr Einfluss im Gegensatz zu den Migrationsbewegungen nicht ganz so groß war. Bedenkt man aber die hohen Geburtendefizite der 1970er und 1980er Jahre, sieht das anders aus. Migration und ansteigende Geburtenzahlen veränderten jedenfalls die Altersstruktur der Wiener Bevölkerung nachhaltig. Mittlerweile ist Wien das jüngste österreichische Bundesland, eine noch vor einigen Jahrzehnten kaum vorstellbare Veränderung der Altersstruktur. Diese „Verjüngung" steht im Zusammenhang mit österreichischen und globalen Trends. Der Zuzug in die Zentralräume und die „Leerung" der peripheren Zonen ist mittlerweile trotz aller regionalpolitischen Gegenstrategien kaum mehr aufzuhalten. Lediglich der starke Anstieg der Wohnkosten in den großen Agglomerationen wirkt ihm einigermaßen entgegen. In dieser Beziehung besitzt Wien mit seinem beträchtlichen Anteil an geförderten sozialen Wohnbau ein Steuerungsmittel in der Kommunalpolitik, welches geholfen hat, gröbere Verwerfungen am Wohnungsmarkt zu vermeiden. Eine Herausforderung an die Sozialpolitik bleibt das Thema „Wohnen in der Großstadt" in der Zukunft aber allemal.

Prognosen und Herausforderungen

Damit sind wir schon bei einem Blick in die zu erwartenden künftigen demographischen Entwicklungen. Kaum einem Zweifel unterliegt es, dass die Zwei-Millionen-Marke in den nächsten fünf bis zehn Jahren überschritten werden wird. Ob das im Jahr 2028 passiert, wie in der letzten Bevölkerungsprognose berechnet, oder einige Jahre früher oder später, ändert an der Perspektive wenig. Mit dem Bevölkerungswachstum wird der Druck auf den Wiener Wohnungsmarkt sicher nicht geringer. Zudem sorgt die von der Europäischen Zentralbank prolongierte Null-Zins-Politik für eine Flucht in Immobilien als Wertanlage, Immobilien, die dem Wohnungsmarkt nicht unbedingt immer zur Verfügung stehen. Eine Belegung leerstehender Wohnungen mit Abgaben kann dieses Problem sicher nur mildern aber nicht beseitigen. Selbst im positiven Fall einer dauerhaften Vermietung durch die Wohnungseigentümer sind diese in der Regel an einer längerfristigen oder gar unbefristeten Vermietung nicht interessiert. Deshalb steht auch in Zukunft die Forcierung des geförderten Wohnbaus auf der Prioritätenliste weiterhin ganz oben. Nur so können Verhältnisse wie im Großraum London, Paris oder München verhindert werden. Die größte zukünftige Herausforderung stellen aber unzweifelhaft die steigende Lebenserwartung und der daraus resultierende Bedarf an Gesundheitsdiensten, Pflegepersonal und Infrastruktur zur Betreuung hochbetagter Menschen dar. Bei diesem Teil der Daseinsvorsorge handelt es sich zwar um keine rein großstädtische, kommunale Aufgabe, doch wird im Sinn der Subsidiarität wohl auch in Zukunft die Hauptlast dieses Teils der Sozialpolitik „vorort" anfallen. Eine weiterhin dynamische Entwicklung des Wirtschaftsstandorts ist daher von ganz besonderer Bedeutung, um Wien als Metropole mit sehr hoher Lebensqualität zu erhalten. Der EU-Beitritt Österreichs im Jahr 1995 hat auf alle Fälle Rahmenbedingungen geschaffen, die Wien aus seiner geopolitischen Randlage herausrückten und die Internationalität Wiens beförderten. Insofern dürfte die mittelfristig angestrebte Erweiterung der EU nach Südosteuropa (Serbien, Nord-Mazedonien, Bosnien/Herzegowina, Montenegro, Albanien) für die Drehscheibenfunktion der Wiener Wirtschaft kaum von Nachteil sein. Gelingt es die überregionale Funktion des Wirtschaftsstandortes weiter zu stärken und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen, dann dürfte die Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge auch in Zukunft gewährleistet sein.

Wien ist eine der am stärksten wachsenden Millionenstädte der EU

Bevölkerungswachstum 2014 bis 2017



Wien ist seit den letzten Europawahlen 2014 stärker als alle anderen EU-Millionenstädte gewachsen.

Quelle: Statistik Austria, Stadt Wien (MA 23, Wiener Bevölkerungsregister), Eurostat
Grafik Bohmann Druck- und Verlag Gesellschaft m. b. h.

Mag.Mag.Dr. Andreas Weigl
ist Historiker sowie Sozial- und Wirtschaftswissenschafter, der in seiner Karriere in der Wiener Stadtverwaltung sein Interesse für die Stadtgeschichte erfolgreich mit den Anforderungen moderner Statistik und den Herausforderungen der europäischen Integration verband. Nicht nur als Victor-Adler-Staatspreisträger für Geschichte sozialer Bewegungen ist ihm der Blick auf die demografische Entwicklung Wiens ein besonderes Anliegen.

Die „Neue Leipzig Charta“.

Städtepolitische Zuckerwatte und Realitätsverweigerung.

Reinhard Troper

Da die EU in Städtefragen über so gut wie keine Kompetenzen verfügt, hängen diesbezügliche Initiativen auf europäischer Ebene primär vom Engagement des jeweiligen Vorsitzlandes ab.

2016 setzten die Niederlande mit dem „Pakt von Amsterdam“ die bedeutendste Initiative der letzten Jahre. In der zweiten Jahreshälfte 2020 übernimmt Deutschland den Vorsitz im EU-Rat und beabsichtigt unter dem Titel „Neue Leipzig Charta“ einen neuen Akzent zu setzten. Die diesbezüglichen Vorbereitungen laufen seit mehreren Monaten. Der aktuelle Entwurf dieses Dokuments stammt vom 30.3.2020. Mit der folgenden Analyse wird versucht, der relativen Wirkungslosigkeit der ursprünglichen Charta auf den Grund zu gehen und die Berücksichtigung der lokalen, praktischen Realität einzufordern.

Die erste Leipzig Charta aus dem Jahr 2007
Die ursprüngliche „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ (LC) wurde auf Initiative des damaligen deutschen Bundesministers Wolfgang Tiefensee erarbeitet und anlässlich eines informellen Ministertreffens zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt, das am 24./25. Mai 2007 in Leipzig stattfand, von den 27 in der Europäischen Union für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern unterzeichnet.

In die Leipzig Charta flossen die Ergebnisse der informellen Städtebauministertreffen von Lille (2000), Rotterdam (Urban Acquis, 2004) und Bristol (Bristol Accord, 2005) sowie die Ergebnisse des Europäischen Forums für Architekturpolitiken (EFAP) ein. Ziel war, „unsere Städte zu schützen, zu stärken und weiter zu entwickeln“.

Dem Thema wird zum damaligen Zeitpunkt große Bedeutung sowohl in Bezug auf die Erfüllung der Lissabon-Strategie (2000), als auch für die Realisierung der „Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Union“ (Göteborg-Strategie, 2001) beigemessen.

Im Vorwort der Charta heißt es: „Auf Dauer können die Städte ihre Funktion als Träger gesellschaftlichen Fortschritts und wirtschaftlichen Wachstums im Sinne der Lissabon-Strategie nur wahrnehmen, wenn es gelingt, die soziale Balance innerhalb und zwischen den Städten aufrechtzuerhalten, ihre kulturelle Vielfalt zu ermöglichen und eine hohe gestalterische, bauliche und Umweltqualität zu schaffen.“

Deutschland hat – laut Einschätzung des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. – von der Leipzig Charta in besonderer Weise profitiert: Einerseits weil sie unter deutscher Ratspräsidentschaft geschrieben wurde und andererseits weil sie die nationale Stadtentwicklungspolitik mitbegründet hat.[1]

Der Weg zur neuen Leipzig Charta
„Die technischen und sozioökonomischen Entwicklungen der letzten Dekade stellen Städte und Gemeinden in Europa heute aber vor veränderte Rahmenbedingungen, wodurch ein „Update“ dieses für die Stadtentwicklung grundlegenden Leitdokumentes notwendig wird. Ziel ist es, unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft im November 2020 auf einem informellen Ministertreffen in Leipzig eine weiterentwickelte Charta zu verabschieden.

Gründe für deren Fortschreibung gibt es viele. Die Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008/2009 verschob langfristig die Einkommens- und Vermögensunterschiede zwischen den Bürgerinnen und Bürgern in den EU-Mitgliedstaaten, was den Ruf nach einer gerechten Wohn- und Bodenpolitik in Großstädten verstärkte. Verschärfte EU-Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden, Verpflichtungen zur Verminderung von CO^2-Ausstoß, „Dieselgate“ und innerstädtische Fahrverbote verstärkten in den vergangenen Jahren immer wieder den Handlungs- und Innovationsdruck in der urbanen Mobilitätspolitik. Zudem stellt die außer- und innereuropäische Zuwanderung, die 2015 in Deutschland einen vorläufigen Höhepunkt erreichte, die Kommunen vor dauerhafte Integrationsaufgaben. Überlagert wird dies durch den Megatrend des demographischen Wandels und der fortschreitenden Digitalisierung aller Lebensbereiche, die tiefgreifende städtische und räumliche Transformationsprozesse bergen.

Der Prozess zur Weiterentwicklung erfolgt im Auftrag des deutschen Bundesministeriums für Inneres (BMI) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Rahmen eines „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt)-Projektes und wird durch ein Konsortium bestehend aus dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., dem European Urban Knowledge Network sowie der Brandenburgisch Technischen Universität Cottbus-Senftenberg vorbereitet und durchgeführt.“[2]

Dieses so ausführliche Zitat möge als sachdienlicher Hinweis fungieren, damit klar ist, woher der Wind weht, nämlich aus einer primär planungs(kultur)orientierten Ecke.

Der Entwurf der neuen Leipzig Charta
Mit dem Titel die „Neue Leipzig Charta – die transformative Kraft der Städte für das Allgemeinwohl“ wurde Ende März 2020 der jüngste Entwurf des Dokuments übermittelt. Nach einer Einleitung werden hinsichtlich der Veränderungskräfte der europäischen Städte

- drei räumliche Ebenen (das Viertel, die Gemeinde und die funktionale Region),

- drei inhaltliche Dimensionen(die gerechte, die grüne und die produktive Stadt) sowie

- fünf grundlegende Prinzipien einer guten städtischen Governance (die Orientierung am Gemeinwohl sowie ein integrierter, partizipativer, Mehrebenen- und „place-based“ Ansatz) unterschieden.

Danach wird die Stärkung der Handlungsfähigkeit der Städte hinsichtlich

- der Sicherstellung des Gemeinwohls (durch eine aktive und strategische Bodenpolitik sowie durch eine aktive Gestaltung der digitalen Transformation) und

- der Sicherung geeigneter Politiken und Förderungen (durch starke nationale städtepolitische Rahmenbedingungen und Förderungen sowie geeignete europäische Regelungen und Förderinstrumente) gefordert.

Den Abschluss bildet ein Verweis auf den Anhang, in dem die Umsetzung dieser hehren Ziele und Prinzipien dargelegt wird. Dazu mehr weiter unten.

Um es kurz zu machen: Der Text hat viel gemein mit Zuckerwatte, diese verklebt den Magen, er das Hirn! Warum? Der Text ist „analysefrei“ und „faktenfrei“. Was hier als starke Ansage erscheinen mag, kann mit guten Argumenten aufwarten.

Obwohl die Leipzig Charta 2007 eindeutig an der gescheiterten Lissabon-Strategie der EU (2000) sowie der ebenso erfolglosen Nachhaltigkeitsstrategie (Göteborg-Strategie, 2001) ausgerichtet war und somit denkbar ungünstige Rahmenbedingungen hatte, fehlt jede Analyse über ihre Stärken und Schwächen bzw. über ihre (Nicht-)Wirkungen. Stattdessen wird bereits im ersten Satz des Entwurfs einfach behauptet, ihre „Kernbotschaft gilt heute noch ebenso wie 2007“. Natürlich musste man den Entwurf jetzt an den „Green Deal“ und die Nachhaltigkeitsziel der UNO anpassen (zumindest verbal), aber ansonsten geht der neue Entwurf kaum über die alten allgemeinen Prinzipien hinaus, unbeeindruckt von den zwischenzeitlichen Entwicklungen. Insofern dürfte das Außenvorlassen einer Evaluierung auch darin begründet sein, dass die grundlegende Schwäche der Leipzig Charta 2007 darin bestand, sich nicht mit den Niederungen der Umsetzung zu befassen. Ihre weitgehende Wirkungslosigkeit – außerhalb Deutschlands – liegt darin begründet. Der Entwurf der neuen Charta folgt dem alten Ansatz und schaut damit bereits im Entstehen „ziemlich alt aus“.

Auch Fakten oder Zahlen sucht man in dem Text vergeblich. So wird z.B. ein besonderes Augenmerk auf „kleine und mittlere sowie auf schrumpfende Städte“ gefordert, weil diese starke funktionale Verflechtungen und eine wichtige Rolle zur Stabilisierung ihres Umlandes hätten. Durchaus richtig, aber gilt dies nicht für Großstädte umso mehr? Nebenbei bemerkt, verfügen kleine und mittlere Städte vielfach weder über die administrativen noch fachlichen Ressourcen, um auf der internationalen Ebene mitzuwirken. Oder versucht man hier nur ein Gegengewicht zu den vielfach „unbotmäßigen“ Hauptstädten aufzubauen?

Insbesondere erstaunlich ist aber der Umstand, dass es der Text schafft, dreimal die Notwendigkeit des leistbaren Wohnens zu betonen[3], und auch die Notwendigkeit städtischen Bodenbesitzes und –kontrolle

[1] https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/DE/Grundlagen/grundlagen_node.html

[2] https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/DE/Grundlagen/grundlagen_node.html
[3] Dank eines guten Lobbyings der Wohnungspartnerschaft!

anspricht, aber Boden- bzw. Immobilienpreise kein Thema sind. Angesichts des Umstandes, dass die Banken- und Finanzkrise des Jahres 2007 in einer Immobilienpreisblase ihren Anfang nahm und nun selbst die Europäische Kommission in ihren Jahreswachstums- und Länderberichten der Preisentwicklung des Immobiliensektors spezielles Augenmerk schenkt, eine erstaunliche Leerstelle. Allerdings stört man so nicht die eigenen Träume von der „Transformation zentraler städtischer Gebiete in attraktive multifunktionale Räume".

Unbeeinträchtigt vom Fakt des Megatrends einer weltweiten Vermögens- und Einkommenskonzentration, kann man so auch behaupten, dass „die Transformationskräfte der Städte gleiche Chancen und Umweltgerechtigkeit für alle bieten, unabhängig von Gender, sozioökonomischen Status und Alter, um niemanden zurück zu lassen." Womit auch die Verantwortung zum „Ausgleich unterschiedlicher, manchmal sich widersprechender Aspekte und Interessen" der städtischen Ebene zugeschoben werden kann und nicht etwa der nationalen Steuerpolitik.

Insgesamt also deutscher Idealismus in Reinkultur, oder doch eher Realitätsverweigerung? Jedenfalls eine ziemlich enge planungs(kultur)lastige Betrachtungsweise, die sich mit Fragen zu ihrer Umsetzung und Wirkung nicht die Hände schmutzig macht.

Einzig bemerkenswert an dem Text ist die Betonung des „Gemeinwohls" („common good"). Allerdings wird dessen Bedeutung nicht evidenzbasiert entwickelt, sondern taucht wie der Deus ex Machina auf. Die Leistungen der Daseinsvorsorge werden im Text nur einmal kurz erwähnt.

Nachdem man sich also zehn lange Seiten durch die intellektuelle Zuckerwatte gequält hat, ist die Lust auf Nachtisch, sprich den Anhang zum Entwurf, enden wollend. Aber halt, fast schon am Ende steht ein Satz, der den Aufmerksamkeitspegel schlagartig wieder steigen lässt: „Die Städteagenda ist der wichtigste Prozess auf europäischer Ebene […], um die strategischen Prinzipien der Leipzig Charta umzusetzen". Die europäische Städteagenda degradiert zum Umsetzungsinstrument der neuen Leipzig Charta. Dies darf doch nicht wahr sein! Also jetzt doch auch noch den Nachtisch. Und so viel vorweg: Er ist das eigentlich Erhellende!

Umsetzung der neuen Leipzig Charta durch Mehrebenen-Governance: Die nächsten Schritte für die Städteagenda der EU

Dazu eine kurze Vorbemerkung:

Ursprünglich haben die AutorInnen der neuen Leipzig Charta die Ergebnisse der Städteagenda der Europäischen Union (UAEU) weitgehend links liegen gelassen. Dies hat zu heftigen Reaktionen vor allem der an den aus der Städteagenda resultierenden Partnerschaften beteiligten Akteure geführt. Reaktionen, die letztlich auf Dauer nicht ignoriert werden konnten. Obwohl sie eine Initiative der Mitgliedsstaaten unter niederländischem Vorsitz war, wird der Eindruck erweckt, als hätten die Mitgliedsstaaten mit der Umsetzung des „Pakts von Amsterdam" (2016) bisher wenig zu tun gehabt und als handle es sich um eine EU-Initiative: So wird die EU-Städteagenda beispielsweise explizit neben URBACT, den Urban Innovative Actions und den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds genannt.[4]

Tatsächlich wird die UAEU aber im Rahmen eines gemeinsamen Prozesses zwischen Mitgliedstaaten und EU mittels „Umsetzungspartnerschaften" zu bestimmten Themen realisiert. Die Formate des Prozesses sind die „Arbeitsebene" (UDG – Urban Development Group), eine hochrangige Beamtenebene (DGUM - General Directors Meeting Urban Matters) sowie in größeren Abständen (laut dem Pakt von Amsterdam ca. alle 1,5 Jahre) informelle Ministertreffen für politische Entscheidungen. Die Arbeitsergebnisse (Aktionspläne) der Partnerschaften wurden bei den UDG-Treffen den Mitgliedstaaten zur Diskussion vorgelegt.

Zum Verhältnis der UAEU und der neuen Leipzig Charta zueinander gibt es aber (noch) keine einheitliche Haltung der Mitgliedstaaten: Sie differiert in Abhängigkeit von der Existenz und Bedeutung einer nationalen Städtepolitik.

Auf der Basis einer Stärken-/Schwächenanalyse der Europäischen Kommission geht der Anhang der neuen Leipzig Charta der Frage nach, wie die Städteagenda der EU konsolidiert und wirksamer werden kann. Dafür werden vier Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Der Ansatz der EU-Städteagenda sollte den strategischen Prinzipien der neuen Leipzig Charta folgen.

2. Eine Mehrebenen-Governance - auf Basis des Prinzips der Partnerschaft -, die die Ziele des Pakts von Amsterdam bekräftigt sowie die spezifischen Erfahrungen und Bedürfnisse von Städten aller Größenordnungen berücksichtigt, sollte beibehalten und gestärkt werden.

3. Die Rolle und des Engagement der Mitgliedsstaaten sollte durch die Setzung von Prioritäten, die Bereitstellung von Anleitung und die Einbindung der relevanten Stakeholder gestärkt werden.

4. Anstrengungen zur Verbesserung des Designs und der Umsetzung von EU-Politiken, um sie „städtefreundlicher" zu gestalten und die Abstimmung zwischen europäischen Programmen und Initiativen zur städtischen Entwicklung zu erhöhen, sollten kontinuierlich gesetzt werden.

Im Klartext (vor allem Punkt 3) heißt dies, dass die Mitgliedsstaaten alleine entscheiden wollen, welche Themen behandelt und welche Partner einbezogen werden, und sie damit die zentrale Steuerung des Prozesses alleine in der Hand haben wollen. Wurde bisher die EU-Städteagenda als Initiative der Kommission und der Städte empfunden, so soll sich dies nun ändern: Die Mitgliedsstaaten bestimmen, die Europäische Kommission und die Städte dürfen zuarbeiten. Gleichzeitig soll der bisher inhaltlich wesentlich breitere Ansatz der Umsetzungspartnerschaften der EU-Städteagenda – vom öffentlichen Beschaffungswesen bis zur städtischen Armut, von der Kreislaufwirtschaft bis zu Arbeitsplätzen und Kompetenzen in der lokalen Wirtschaft – auf den primär planungsorientierten engen Ansatz der neuen Leipzig Charta reduziert werden. Sprichwörtlich würde damit der Schwanz mit dem Hund wedeln!

Positiv betrachtet ist dieser angedachte Versuch der Wiedergewinnung der Kontrolle eigentlich ein Kompliment für die Ergebnisse der Partnerschaften: Offensichtlich sind sie zu breit, zu weitreichend, zu sehr von den städtischen Partnern geprägt, als dass die nationale Ebene dem auf Dauer zusehen kann. Zur Erkenntnis dieses erhöhten Kontrollbedarfs haben vermutlich gerade Beispiele wie die „Partnerschaft zum leistbaren Wohnen" – unter Wiener Vorsitz, mit ihren nur schwer zu ignorierenden konkreten Maßnahmenvorschlägen, die sich dann auch noch zu einer europäischen Bürgerinitiative auswuchsen – beigetragen. Zu viel bottom-up – aus der Sicht der Mitgliedsstaaten. Aus Sicht der Städte war demgegenüber die Kommission bei Städtefragen in der Vergangenheit in der Regel der produktivere und verlässlichere Bündnispartner als die jeweiligen nationalen Regierungen.

Städtische Schlussfolgerungen

Der vorliegende Entwurf der neuen Leipzig Charta ist ein empirisch und analytisch erstaunlich schwaches Papier, das allgemeine Prinzipien aufwärmt und inhaltlich wenig zur Weiterentwicklung einer europäischen Städteagenda beiträgt. Man könnte ihn getrost ignorieren, wenn er nicht gleichzeitig – mit seinem Anhang – den Versuch der nationalen Ebene darstellen würde, die Kontrolle über die aktuelle EU-Städteagenda zu übernehmen und die Städte und die Kommission auszubooten.

In der Geschäftswelt würde man bei einer vergleichbaren Vorgangsweise vom Versuch einer „feindlichen Übernahme" sprechen. Jedenfalls aus der Sicht des schwächeren Partners, der stärkere sieht dies in der Regel natürlich nicht so. Leider sind im europäischen Institutionengefüge die Städte der schwächere Partner. Dennoch sollten sie sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Kräften und Lobbying-Instrumenten dieser „Einverleibung" widersetzen. Denn so gering ihre Kompetenzen auch sein mögen, ihr Fachwissen ist einzigartig!

Eine Städteagenda für die EU

Beim informellen Treffen der für städtische Angelegenheiten zuständigen EU-Minister in Amsterdam im Mai 2016 wurde der sogenannte **Pakt von Amsterdam** zur Realisierung einer Städteagenda für die EU (Urban Agenda) vereinbart. Er war das Ergebnis langjähriger Bemühungen der europäischen Städte und städtischen Gebiete, in welchen 70% der europäischen Bürgerinnen und Bürger leben und die bei der Bewältigung der drängendsten Herausforderungen der EU eine Schlüsselrolle spielen. Die Entwicklung städtischer Gebiete wird sich wesentlich auf die zukünftige nachhaltige Entwicklung der Europäischen Union auswirken, auf sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Ebene. In diesem Sinne forderten die Städte die Einbindung städtischer Behörden bei der Realisierung der EU-Ziele bessere Rechtsetzung, bessere Finanzierung und besseres Wissen. Gefordert wurde, die städtische Dimension stärker in der EU-Politik zu verankern, indem alle Verwaltungsebenen und alle sektorspezifischen Politiken in einen gemeinsamen Ansatz miteinbezogen werden, um so das Potential städtischer Gebiete voll auszuschöpfen.

Zur konkreten Umsetzung wurden u.a. **zwölf thematische Partnerschaften** eingerichtet, die jeweils aus fünf Mitgliedstaaten, fünf Städten, der Europäischen Kommission, der Europäischen Investitionsbank, dem städtischen Programm URBACT und weiteren thematischen Stakeholder-Organisationen zusammengesetzt sein sollten. Jede dieser Partnerschaften erhielt den Auftrag, in ihrem Themenbereich über einen Zeitraum von drei Jahren einen Maßnahmenkatalog („Action Plan") zu entwickeln, der zu besserer Rechtsetzung, besserer Finanzierung und besserem Wissensmanagement führt.

Eines der ersten Themen, das ausgewählt wurde, um in einer Partnerschaft behandelt zu werden, war „Wohnen".

Mit der Wahl eines Politikfelds, bei dem die EU keine formale Kompetenz besitzt, hat der Rat die Bedeutung des leistbaren Wohnens für die EU und ihre Bürgerinnen und Bürger anerkannt und eingeräumt, dass EU-Regelwerke großen Einfluss auf die lokalen und nationalen Wohnungssysteme haben können. Gemeinsam mit der Slowakei übernahm die Stadt Wien die Koordination dieser Städtepartnerschaft und konnte so ihren erfolgreichen Weg im kommunalen Wohnbau auf europäischer Ebene einbringen. In ihrer dreijährigen Arbeit analysierte die Städtepartnerschaft Wohnen die generelle Wohnungssituation in Europas Städten und Ländern, befasste sich mit den Folgen der rechtlichen Unklarheiten im Bereich des Beihilfenrechts für das soziale und leistbare Wohnen und entwickelte Maßnahmen zur Verbesserung der Investitionsbedingungen für die Produktion von leistbaren Wohnungen.

Mag. Reinhard Troper
arbeitete von Beginn an im Bereich „Europäische Integration" der Wiener Stadtverwaltung. Als Volkswirt und Politologe trat er in den folgenden Jahrzehnten mit wirtschaftspolitischem Know-how und europapolitischem Denken für städtepolitische Anliegen und Wiener Interessen auf europäischem Parkett ein.

[4] https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf, Seite 6, Absatz 6

Ein Strategieplan gegen Hitzeinseln in der Stadt.

UHI steht für Urban Heat Islands (oder Urbane Hitzeinseln) und beschreibt ein neues Phänomen des städtischen Mikroklimas: Im Vergleich zu ihrem Umland heizen sich dicht bebaute Gebiete viel stärker auf. Asphalt und Beton speichern die Hitze besonders gut und geben sie noch lange Zeit wieder an die Umgebung ab, Temperaturunterschiede zwischen Stadt und Umland können im Extremfall bis zu 12 Grad betragen.

Heute ist dies nicht mehr ein ausschließliches Problem des europäischen Südens, vielmehr ist eine grenzüberschreitende Diskussion und Lösungssuche gefragt. Acht europäische Stadtregionen schlossen sich 2011 zusammen, um im Rahmen eines gemeinsamen Projektes an der Sensibilisierung für dieses Thema und an ersten Lösungsversuchen zu arbeiten. Gefördert wurden ihre Bemühungen im Rahmen des Programms Central Europe.

Klimawandel und zunehmende Urbanisierung sind die Hauptgründe dafür, dass immer mehr Städte von diesem Effekt betroffen sind. Urbane Hitzeinseln entstehen im Zuge sommerlicher Hitzewellen, die insbesondere Stadtgebiete besonders stark aufheizen. Ein hohes Ausmaß an Bodenversiegelung und das dadurch bedingte Fehlen von Vegetation und offenem Boden zählen zu den Ursachen. Nicht nur das Wohlbefinden der StadtbewohnerInnen wird dadurch beeinflusst, auch gesundheitliche Auswirkungen bis hin zu Todesfällen sind damit verbunden. Von Seiten der Europäischen Kommission wird mit einer extremen Entwicklung gerechnet, die mehr als 150.000 Hitzetote pro Jahr zur Folge haben könnte.

Positiv zu bewerten ist dabei allerdings, dass – obwohl es sich um ein Klimaphänomen handelt und diese bekanntermaßen schwer beeinflussbar sind – man dennoch auf lokaler und regionaler Ebene viel machen kann. Genau hier setzte das Projekt der acht europäischen Stadtregionen an. Die Kombination aus südlichen Städten mit jenen aus Mitteleuropa machte es möglich, aus bereits gemachten Erfahrungen zu lernen. Ihr gemeinsames Ziel war es, Maßnahmen zu identifizieren, die die negativen Auswirkungen des Aufheizens der urbanen Gebiete reduzieren können. Maßnahmen zur besseren Anpassung des städtischen Lebens an die neuen Umweltbedingungen standen im Zentrum der Projektaktivitäten. Es wurde aufgezeigt, wie diese Strategien durch politische Entscheidungsträger und die StadtbewohnerInnen selbst umgesetzt werden können.

Zu diesem Zweck engagierten sich die acht Partnerstädte in unterschiedlichen Pilotinitiativen. Von Ljubljana beispielsweise wurde ein online-Atlas der mitteleuropäischen Hitzeinseln erstellt. Der in Wien erarbeitete Strategieplan beschreibt detailliert unterschiedliche Möglichkeiten, die städtischen Hitzeinseln abzukühlen. Er beinhaltet genaue Informationen über die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen auf das Klima in der Stadt und im Grätzl und informiert über die Vorteile und möglichen Hürden bei der Umsetzung von Maßnahmen sowie den zu erwartenden Aufwand für Errichtung und Erhaltung.

Die im Rahmen des gemeinsamen Projektes erstellten Machbarkeitsstudien legten einen Fokus auf die spezielle Morphologie europäischer Städte, die oft durch einen alten Stadtkern charakterisiert sind. Dadurch wurden die Ergebnisse der Pilotinitiativen besonders leicht auf die Gegebenheiten in weiteren EU-Metropolen umsetzbar. Darüber hinaus war ein wichtiges Ziel des Projekts, auf einer über die Stadtgrenzen hinausgehenden, transnationalen Ebene Aufmerksamkeit auf die Problematik der städtischen Hitzeinseln zu lenken.

Ein wichtiges Ergebnis der Projektarbeit war u.a. die Identifikation der Faktoren, die das Mikroklima und dessen Schwankungen im städtischen Raum besonders beeinflussen: Dazu gehören die Bebauungsdichte, anthropogene Wärme, das Verkehrsaufkommen sowie die Existenz und das Ausmaß von Grünflächen und Wasserbecken. Auch konkrete Maßnahmen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen urbaner Hitzeinseln wurden entwickelt. Grünschneisen, die durch den Ausbau der städtischen Grünflächen geschaffen werden, kühlen die Stadt auf besondere Weise: Jeder Baum verdunstet pro Tag bis zu hundert Liter Wasser und trägt so zur Kühlung seines Umfeldes bei. Diese wohl effektivste Maßnahme gegen die Überhitzung ist in Stadtentwicklungsgebieten relativ leicht umzusetzen, da von Beginn an miteinplanbar. Im bereits dicht verbauten Gebiet braucht es aber andere Lösungen, wie Dach- oder Fassadenbegrünungen oder Dachgärten.

Die Wahl der in der Bebauung eingesetzten Materialien ist ein ebenso wichtiger Faktor: Während Asphalt zu den hohen Temperaturen beiträgt, indem er sich bis zu 60 Grad aufheizen kann, bleiben hellere Straßenbeläge bis zu 20 Grad kühler. Zusätzlichen Komfort kann der öffentliche Raum aber auch durch bessere Beschattung und Belüftung oder einfach durch Wasser in Form von feinem Sprühnebel bieten. In diesem Zusammenhang ist „Aufenthaltsqualität" ein wichtiges Schlagwort. Diese kann durch eine verbesserte Resilienz der Städte gegen den Klimawandel erreicht werden. Dank der gemeinsamen Anstrengungen der Partnerstädte des Urban Heat Islands Projekts konnte vielfältiges Wissen auf europäischer Ebene gebündelt und zur weiteren Umsetzung auch in anderen Städten aufbereitet werden.

Urban Heat Islands – Development and application of mitigation and ad aptation strategies and measures for counteracting the global Urban Heat Islands phenomenon

Laufzeit:
2011-2014

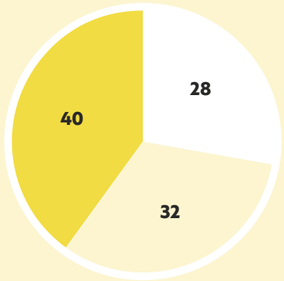
Förderprogramm:
Central Europe

EU-Förderung (EFRE):
€ 3.143.932

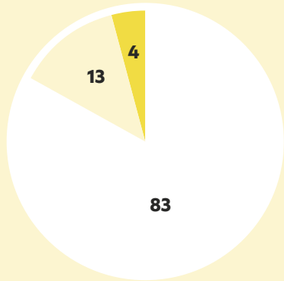
Projektpartnerstädte:
- Bologna (IT)
- Venice (IT)
- Wien (AT)
- Stuttgart (DE)
- Lódz & Warsaw (PL)
- Ljubljana (SL)
- Budapest (HU)
- Prag (CZ)

www.wien.gv.at/umweltschutz/uhi.html

Verteilung der EU-Bevölkerung in Prozent.

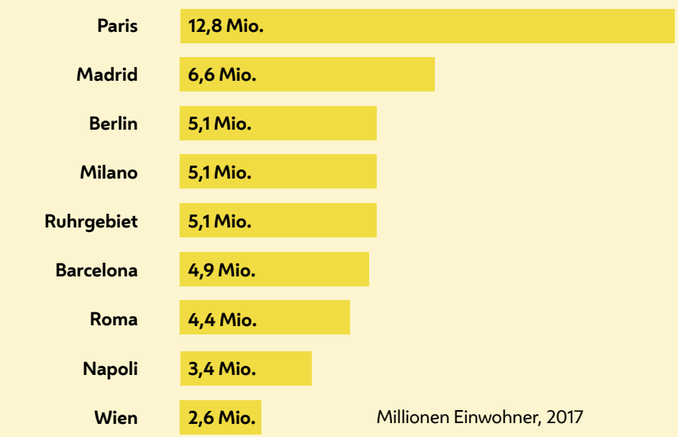


Verteilung der EU-Fläche in Prozent.



Der **Verstädterungsgrad in der EU** wird heuer wieder aktualisiert. Er dient zur Einteilung in Städte (dicht besiedelte Gebiete), kleinere Städte und Vororte (Gebiete mit mittlerer Bevölkerungsdichte) und ländliche Gebiete (dünn besiedelte Gebiete).

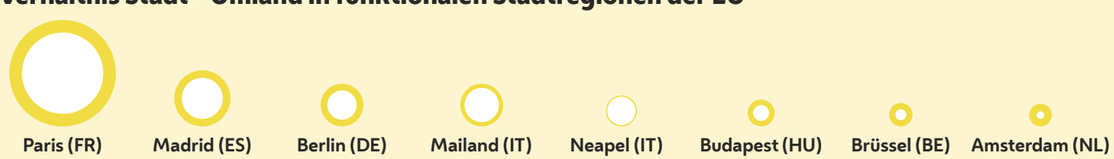
Städte **kleine Städte und Vororte** **ländliche Gebiete**



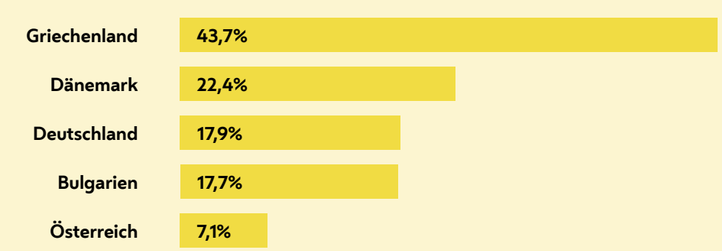
Millionen Einwohner, 2017

Städte einschließlich der angrenzenden Gemeinden mit starkem Pendelverkehr werden als **funktionale Stadtregionen** bezeichnet. Sie können sich über Verwaltungsgrenzen hinaus erstrecken und spiegeln die wirtschaftsgeografischen Orte, an denen Menschen leben und arbeiten, wider. Das bevölkerungsreichste funktionale städtische Gebiet in der EU ist Paris mit rund 12,8 Millionen Einwohnern, gefolgt von Madrid (6,6 Millionen Einwohner) und Berlin, Mailand und dem Ruhrgebiet mit jeweils 5,1 Millionen Einwohnern.

Verhältnis Stadt – Umland in funktionalen Stadtregionen der EU



Durch Wohnkosten überbelastete StadtbewohnerInnen (2017)



StadtbewohnerInnen in der EU sind mit höheren Wohnkosten konfrontiert als andere EuropäerInnen. Während in ländlichen Gebieten im Durchschnitt nur 7,8% der Haushalte mehr als 40% ihres Einkommens fürs Wohnen ausgeben, sind es in Städten 12,5%.

Urbanes Europa

Städte sind der Lebensraum der Zukunft. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts lebten erstmals mehr als 50 Prozent der Weltbevölkerung in Städten, für 2050 prognostizieren die Vereinten Nationen, dass fast 70 Prozent der Weltbevölkerung im urbanen Raum leben werden. Städte sind bekannt für ihre Funktion als Problemlöser der ersten Stunde, schließlich sind sie meist als erste mit neuen Herausforderungen konfrontiert und verfügen meist auch über das für neue Lösungen nötige Innovationspotential. Sie sind Motoren für Interessen, Hoffnungen und Konflikte sowie dem daraus entstehenden Austausch und die dadurch angestoßene Innovation. Sie sollten mächtige Akteure sein, werden allerdings oft auf ihre lokalen Funktionen ohne weiter reichendes Entscheidungspouvoir zurückgedrängt.

Auf europäischer Ebene hat der Prozess der Urban Agenda auf eine verstärkte Einbindung der Städte und ihrer Anliegen in die Umsetzung der europäischen Integration hoffen lassen. Aktuelle Bestrebungen hingegen zeigen wieder in Richtung einer Nationalisierung der Städtepolitik. Wien hat in seiner Vielgestalt als Metropole, Hauptstadt und Bundesland schon bisher oft eine Vorreiterrolle in der europäischen Städtepolitik eingenommen. In der Überzeugung, dass es eine ausgeglichene Verbindung von lokalen Strukturen und europäischer bzw. globaler Kultur bedarf, dass eine Förderung wirtschaftlicher Impulse nicht ohne sozialen und kulturellen Mehrwert einhergehen darf, gilt es auch weiterhin, das Bild einer europäischen Metropole zu vertreten: nicht schlicht ein Ort, sondern ein Lebensraum, ein Zukunftsraum. Urbanisierung beinhaltet mehr als den Zuzug in städtische Zentren. Sie ist ein Zeichen für eine neue Denk- und Lebensweise, ein Zeichen für das Maß an Handlungs- und Wandlungsfähigkeit einer Gesellschaft.

Smart Cities werden mehr noch als bisher die globale Zukunftsaufgabe widerspiegeln, nämlich die Erderwärmung dank entsprechender ökologischer, ökonomischer und infrastruktureller Entwicklungen hintanzuhalten und dabei niemanden zurückzulassen.

Viele Initiativen auf EU-Ebene weisen in die richtige Richtung. Nur die Erkenntnis, dass die europäischen Metropolen als hochkomplexe Gebilde und Inkubatoren des gesellschaftlichen und technischen Fortschritts nicht nur Umsetzer europäischer Initiativen sondern Trendsetter im europäischen Denken sind, muss noch Fuß fassen. Vielleicht ist gerade mit der aktuellen Ausnahmesituation der Moment gekommen, um innezuhalten und uns zu fragen, wie wir in Zukunft (gemeinsam) leben, arbeiten, lernen oder wohnen wollen. Die politische, ökonomische und soziale Stabilität künftiger Stadtlandschaften wird über weite Strecken davon abhängen, wie wir heute entscheiden. Auf lokaler und auf europäischer Ebene.