01/2018

urban forum

Die Zeitschrift für den Lebensraum Stadt.

Stadt der Zukunft – Stadt für Menschen

Urbane Perspektiven

Die Smaragdstadt und ihre Schattenseiten S 3
Bericht aus Le Monde Diplomatique

Encounters in Planning Thought S 4
Rezension von Oliver Frey

Smart Mobility und Smart Commuting S 6
Gastkommentar von Ilker Dökücü und Roman Benedetto

Broschüre: Smart City 2.0 S 8
Wie urban ist Digitalisierung?

urban forum
Egon Matzner-Institut für Stadtforschung

EDITORIAL

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Bernhard Müller, BA, MPA
ist Generalsekretär von
Urban Forum.

„Stadt der Zukunft – Stadt für Menschen" – so heißt die neue, mit April 2018 beginnende, Projekt- und Veranstaltungsreihe von Urban Forum. Wir haben diesen Titel nicht zufällig gewählt. Wenn Print- oder Onlinemedien bzw. TV-Stationen über urbane Entwicklungen und die Zukunft der Städte berichten, dann geht es zumeist um Themen wie Digitalisierung, Robotik oder Smart City. Die alles entscheidende Frage bleibt dabei häufig auf der Strecke: Wie können moderne Technologien dem Wohl der Menschen dienen, und wie soll die Stadt der Zukunft aussehen, damit sie humanistische Ziele verfolgt? Entwicklungen, wie die zunehmende Digitalisierung aller Lebensbereiche, die zweifellos viele Chancen und Fortschritte (Stichwort: neue Formen der Mobilität für alte Menschen, oder jene mit Einschränkungen) bringen können, dürfen niemals Selbstzweck sein.

Diese Publikation, die Sie vor sich haben, trägt den bewusst gewählten Untertitel „Zeitschrift für den Lebensraum Stadt". Denn genau darum geht es. Der globale Trend der Urbanisierung, mit allen positiven und negativen Erscheinungen, ist ein Faktum und kann auch durch Klischeebilder oder durch, den ländlichen Raum romantisierende, Realitätsverweigerung nicht gebremst werden. Den großen Herausforderungen (Daseinsvorsorge, Bildung, Pflege/Gesundheit, Arbeitsplätze sowie Zuwanderung) gilt es mit klugen Zukunftskonzepten entgegenzutreten. Die urbanen Zentren sind zweifellos der Lebensraum der Zukunft. „Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der Weltreiche, das 20. Jahrhundert das Zeitalter der Nationalstaaten und das 21. Jahrhundert wird das Zeitalter der Städte sein", wie der ehemalige Bürgermeister von Denver, Wellington Webb, einmal klug formuliert hat. Jetzt gilt es, dieses Zeitalter so zu gestalten, dass die Stadt der Zukunft, eine Stadt für Menschen und nicht für Roboter oder Datenhighways wird. Egal wieviel Automation, Big Data oder Cyber Security wir für nötig erachten, der Mensch bleibt ein analoges Wesen. Wirtschaftswachstum, Konsum und Wohlstand sind ohne ihn nicht möglich. Neue Technologien haben dem Menschen zu dienen und nicht umgekehrt. Mit all diesen spannenden Themen wird sich Urban Forum im kommenden Jahr intensiv beschäftigen. Wissenschaftlich, aber auch öffentlich wahrnehmbar, partizipativ und breitenwirksam. Wir freuen uns darauf!

Urban Forum –
eine starke Stimme für die Städte!

Impressum: Urban Forum | Egon Matzner-Institut für Stadtforschung
Chefredaktion: Mag.ª Marie Grüner | Tel.: +43/2622 21132 | Fax.: +43/2622 21388 | E-Mail: office@urbanforum.at | www.urbanforum.at
Reyergasse 5/2, 2700 Wiener Neustadt | ZVR-Zahl: 169347700 | Foto Titelseite: william.perugini von Bigstockphoto.com

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der Zeitschrift auf eine geschlechtsneutrale Formulierung, wie z. B. BürgerInnen, EinwohnerInnen, WissenschaftlerInnen, etc. verzichtet. Selbstverständlich richten sich alle Formulierungen gleichermaßen an beide Geschlechter.

Die Smaragdstadt und ihre Schattenseiten

Bericht aus Le Monde Diplomatique, Benoît Bréville

Wo die Kreativen wohnen

Seattle, die „Smaragdstadt" an der US-Pazifikküste, gilt wohl zurecht als der Vielfalt gegenüber aufgeschlossen. Von Offenheit, Toleranz und Vielfalt versprechen sich viele auch wirtschaftliche Vorteile, nämlich den Zuzug innovativer Talente und so einen Boom der „Kreativwirtschaft". Dazu müssen Städte laut dem prominenten, aber nicht unumstrittenen US-Ökonomen Richard Florida, Autor des Bestsellers „The Rise of the Creative Class" (2002), dynamische Stadtzentren schaffen, die er übrigens nach seinem eigenen Ranking („Gay"-, „Bohemian"- oder „Talent"-Index) kategorisiert und mit seiner Beratungsgesellschaft Creative Class Group (CCG) berät. Im internationalen Städtewettbewerb gelten seine für ihn einträglichen Vorschläge inzwischen als „Best Practice": Von Sydney bis Paris, von Montréal bis Berlin will jede Stadt dynamisch, innovativ, intelligent, kreativ, nachhaltig und digital vernetzt sein.

Dieser Trend hat aber auch seine Schattenseiten: Früher arbeitete man in Seattle im Hafen und Schiffsbau, bei der Luftfahrt (Boeing) oder in der Forstwirtschaft und es konnte sich eine schwarze Mittelschicht etablieren. Dank der Gentrifizierung schrumpft diese, der Immobilienmarkt lockte zahlreiche Privatinvestoren an, die überall Bürogebäude hochzogen, in denen nun die herbeiströmenden jungen „Talente" werken; wie im Hauptquartier von Microsoft, bei Starbucks oder bei Amazon. Seit Jahren zählt die Stadt zu den Favoriten im Kampf um gut ausgebildeten Nachwuchs, der mit schicken Büros, Radwegen, Kultur, karitativen NGOs, Gemeinschaftsgärten und Projekten gegen Rassismus angelockt und gehalten wird. 2016 etwa rangierte die Stadt im Hipster-Index des Marktforschungsunternehmens Infogroup ganz oben, dank der großen Anzahl der Tattoostudios, Fahrradläden, unabhängigen Cafés und Brauereien, Secondhand- und Plattenläden. Anders als im Gegenmodell Silicon Valley sitzen die Unternehmen vor allem im alten Stadtzentrum, wo Amazon bereits 33 Gebäude besitzt und weitere spektakuläre Bauprojekte („Biodome") für seine 40.000 Mitarbeiter plant.

Alt hergekommene Viertel ähneln so nun eher Open-Air-Einkaufszentren mit perfekt gestutzten Hecken und neuen Bürgersteigen, auf denen weder Papierschnipsel noch Zigarettenstummel herumliegen. Abends und während der Arbeitszeiten sind die Straßen menschenleer. In und bei teuren Wohntürmen blühen Gemüsegärten auf dem Dach, Kooperative zur biologischen Hühnerzucht, Solarien, Wellnessangebote für Hunde und Katzen und dergleichen mehr. Die Immobilienspekulation hat sich längst vom Zentrum auf das übrige Stadtgebiet ausgeweitet, es entstehen Wohnkästen mit teuren „Mikroapartments" für Singles und es verschwinden Grünflächen. Die Immobilienpreise steigen jährlich um 10 %, die Stadt wird langsam unbezahlbar für Menschen mit niedrigeren Einkommen, sie fahren täglich viele Kilometer zu ihrem Arbeitsplatz in der Stadt. Obdachlose, Tendenz steigend, zelten im Park oder schlafen unter Autobahnbrücken.

So ringt Richard Floridas kreative Stadt mit ihren Widersprüchen. Manche scheinbar fortschrittlichen Maßnahmen berücksichtigen nur ethische, gesundheitliche oder ökologische Anliegen – zum Nachteil der Armen. Und die Hymnen auf ethnische und sexuelle Diversität sorgen keineswegs für soziale Vielfalt.

Wenn ein Radweg oder ein „grünes" Haus gebaut werden, sind das oft Vorboten einer Mieterhöhung. Die Besteuerung zuckerhaltiger Erfrischungsgetränke trifft vor allem ärmere Leute. Reiche zahlen weniger an Steuern und Abgaben als Arme an Beiträgen leisten, und von den Bauunternehmen wird keine Immobilienabgabe verlangt, wie manche beklagen und fordern, dass die Konzerne für die Folgen ihrer Projekte zahlen sollen, für Schulen, Nahverkehr, Straßen, Kanalisation und Feuerwehr.

© Ingimage

Zu dieser Kurzfassung eines längeren Artikels von Benoît Bréville in Le Monde diplomatique vom November 2017 sei hinzugefügt, dass Prof. Florida, der „Rockstar der Regeneration", mittlerweile (2017) in einem weiteren Bestseller auf die „new urban crisis" eingeht, die er u.a. in Gentrifizierung, Immobilienblasen und wachsender Ungleichheit sieht. Ihm ist wohl bewusst geworden, dass z.B. in Seattle selbst 80 % Hillary Clinton wählten, im vernachlässigten Umland aber die große Mehrheit Donald Trump.

Dr.in Gabriele Matzner
ist Obfrau von Urban Forum, Diplomatin i.R, Malerin und Autorin

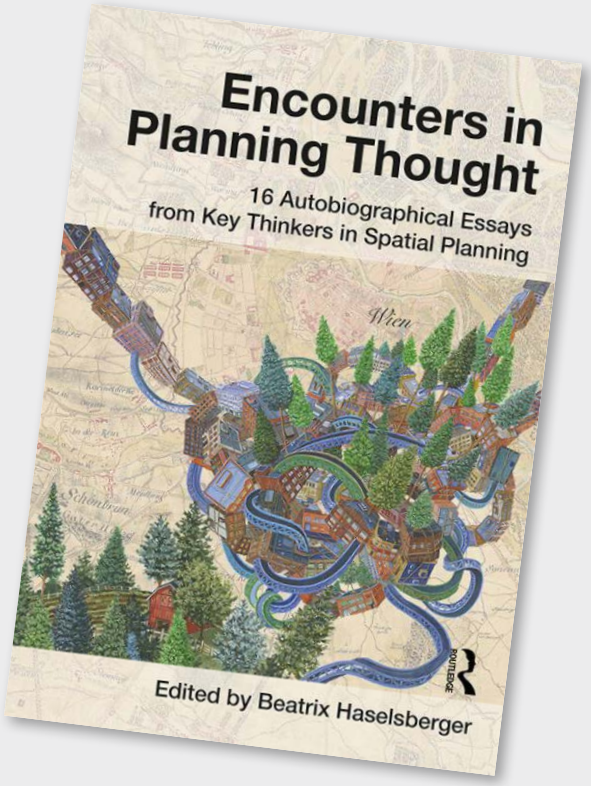
09.11.2017
(Quelle: www.monde-diplomatique.fr)

Haselsberger, Beatrix: Encounters in Planning Thought

16 Autobiographical Essays from Key Thinkers in Spatial Planning

Wege zur Planung

16 Protagonisten der Planung beschreiben und reflektieren in diesem Band ihren Zugang zum Gegenstand ihrer akademischen Berufung. Auf sehr persönliche Art und Weise blicken sie auf die ersten Schritte ihrer mehr als sechs Dekaden langen Beschäftigung mit Raum, Stadt, Region, Kultur und Planung. Sie beschreiben dabei wie erste U-Bahn-Pläne, geographische Karten, literarische Texte, Filme, bildende Kunst oder auch Begegnungen mit Mentoren und intellektuellen Vorbildern ihr Interesse an Theorie und Praxis der Gestaltung räumlicher und gesellschaftlicher Transformation geweckt haben. Die Autoren nehmen den Leser mit auf anspruchsvolle Wanderungen durch die Planungslandschaft ab Mitte der 1950er Jahre bis zu Beginn des 21. Jahrhunderts. Es sind solitäre akademische Lebensgeschichten, aber sie zeigen auch wie eng das (raum-)planerische Denken dieser Generation miteinander vernetzt und durch geteilte Erfahrungen großer gesellschaftlicher und wissenschaftlicher Zäsuren geprägt war und ist. Der Zivilisationsbruch des Holocaust, das Ende des 2. Weltkrieges, die Wiederaufbauphase in Europa sowie eine gewisse hoheitliche Planungs- und Gestaltungseuphorie in den 1950er bis 1970er Jahren prägen den Beginn der meisten akademischen Karrieren dieser Vordenker der Planungstheorie und -praxis.



Lebenswege und wissenschaftliche Erfahrungen

Die Aufsätze dieser Planungspioniere zeigen sehr unterschiedliche Lebenswege und wissenschaftliche Erfahrungen, die aus ganz unterschiedlichen disziplinären Studien zur Planung geführt haben: Erfahrungen aus den Rechtswissenschaften, Architektur, Geographie, Geschichte, Politikwissenschaften oder Soziologie. Allen gemeinsam ist die Suche nach einem ausgewogenen Verhältnis von Raum, Gesellschaft und Planung.

- Die meisten Karrieren beginnen in den 1950er und 60er Jahren, einer von Planungseuphorie geprägten Zeit. Der Glaube an die Notwendigkeit und Steuerbarkeit räumlicher Entwicklung durch nationale, regionale oder lokale Entwicklungspläne ist unterfüttert durch wirtschaftlichen Aufschwung, den Wiederaufbau von Infrastruktur und Institutionen im kriegszerstörten Europa und oftmals durch mitwirkenden Gestaltungswillen der Akteure unterstützt.
- Viele der Autoren machen produktive Erfahrungen im Grenzgebiet zwischen Praxis und theoretischer Auseinandersetzung. Für einige wird es zu einem zentralen Anliegen, zwischen planerischem Pragmatismus und utopischen Werten einen gangbaren Weg zu finden. Das Ausbalancieren zwischen Theorie und Praxis der Planung findet einen Niederschlag in der Stärkung von interdisziplinären Projekten und praxisbezogenen Fragestellungen in der Lehre an den Universitäten.

- Die Beiträge dieses Bandes machen deutlich, wie Ende der 1960er Jahre die traditionelle Technikorientierung der Planung durch Einbeziehung sozialwissenschaftlicher Erkenntnisse vielfältig bereichert wurde. Einige Autoren beschreiben ihre starke Verankerung in sozialen und politischen Kämpfen im Feld der Planung, bei denen sie Position für eine nachhaltigere, sozial gerechtere und partizipatorisch-kommunikativere Raumentwicklung einnehmen. Es wird an einigen Stellen in den Aufsätzen ein Paradigmenwechsel von hoheitlicher Planung zu einer Planung mit der Bevölkerung und mit urbanen Gemeinschaften ersichtlich.

- Grundlegender Impetus für die weitere Beschäftigung mit Planung ist die gemeinsame Bemühung um Verbesserung der räumlichen und sozialen Lebensbedingungen. Der Wunsch nach positiver Veränderung der Lebensorte und Territorien für die Menschen eint die Protagonisten. Unumstritten ist, dass Planung als ein politisches Feld zu verstehen ist. Die Frage, wie Planung in der Politik agieren solle, wird gut nachvollziehbar jeweils anders gewichtet.

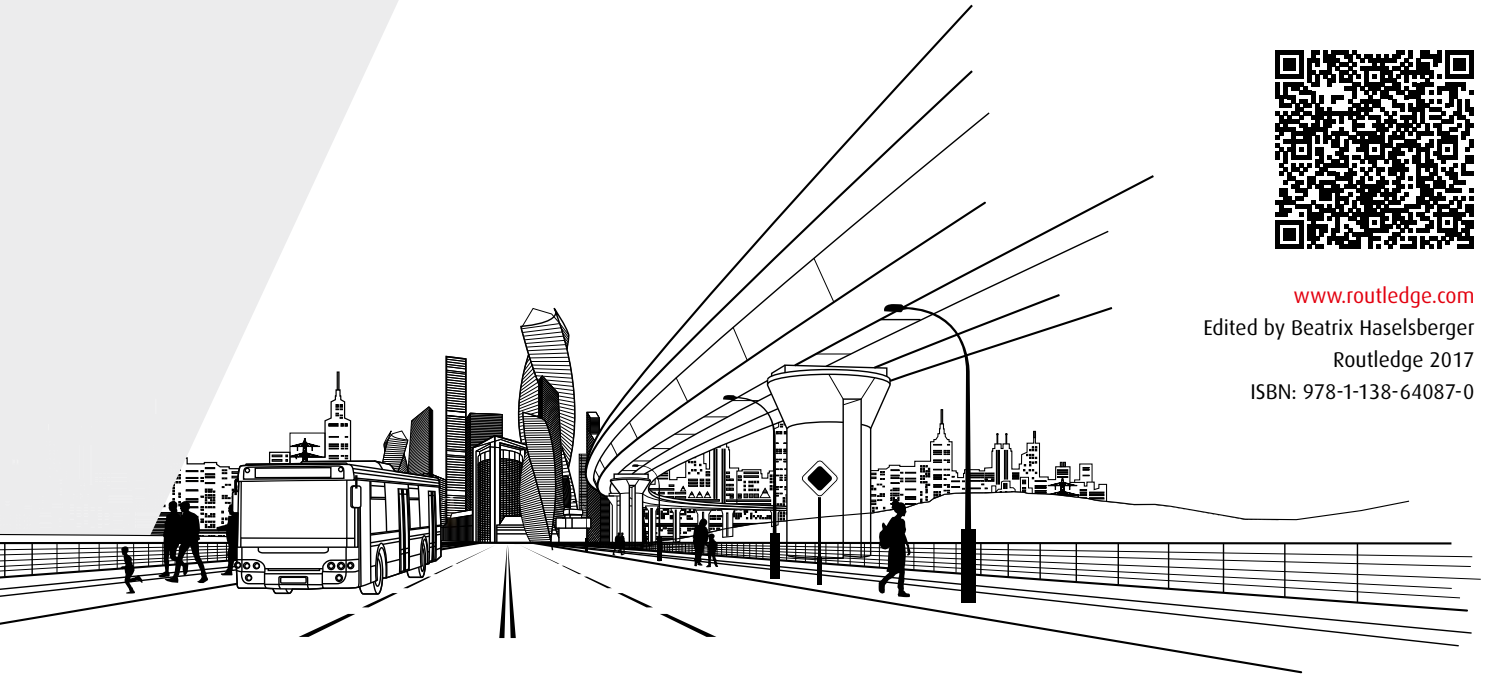
- Beim Lesen der Beiträge wird ebenso deutlich, wie der internationale Austausch über mehrere Kontinente hinweg sowie das Arbeiten und Forschen in anderen soziokulturellen Zusammenhängen und Mehrsprachigkeit Grundlage ihrer Vernetzung sind. In mehreren Beiträgen wird auch auf die Rolle der europäischen und amerikanischen Planungsvereinigungen (AESOP oder ACSP) für die Etablierung der Disziplin eingegangen.

- Viele Wege kreuzen sich in Wien: Es fällt auf, dass sich manche Autoren in ihren Beiträgen auf Wien beziehen. Wien erscheint sowohl als kreativer Ort persönlicher Begegnung, aber auch als ein Ort mit einer dunklen Schattenseite. Die jüngere Planungsgeschichte Wiens ist untrennbar mit den Folgen der geplanten Vernichtung und Vertreibung von Menschen im Nationalsozialismus, mit einer ungenügenden historischen Auseinandersetzung über Verantwortung und mit einer tief eingeschriebenen Planungskultur des Verwaltens und entsprechenden hierarchischen Kommunikationsstrukturen – auch an den Hochschulen – verwoben.

Warum Biographien lesen?

Dieser Band regt an, Modetrends und Modethemen in der Raumplanung kritisch zu hinterfragen. Die Forderung nach Ethik und Wertehaltung in Praxis und Theorie der Raumplanung ist heute wichtiger denn je. Die Hochschätzung des interpersonalen Dialoges und der Wunsch nach analogem Verstehen von Orten, Identitäten, Kulturen und Planung im Zeitalter der digitalen Planungspraxis- und -methoden sind brandaktuell und unentbehrlich.

Dr. Oliver Frey
ist Senior Researcher an der TU Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Soziologie und leitet den Arbeitsbereich Urbanistik.



www.routledge.com
Edited by Beatrix Haselsberger
Routledge 2017
ISBN: 978-1-138-64087-0

Smart Mobility und Smart Commuting – Pendlerverhalten optimieren

Megatrends implizieren sich über Jahrzehnte hinweg erstreckende, grundlegende Veränderungen der Gesellschaft. Die Mobilität und Urbanisierung zählen in diesem Zusammenhang zu den Treibern des Wandels und bringen vielversprechende Chancen sowie höhere Standards mit sich. Die städtische Lebensform weitet sich aus und ermöglicht vielfältigere, gut vernetzte, lebenswertere und auch grünere Städte. Das Geschehen spielt sich dadurch immer mehr im urbanen Raum ab und wirkt wie ein Magnet auf Gruppen im ruralen Gebiet. In den hier entstandenen Ballungszentren wird gewohnt, gearbeitet, eingekauft und freizeitlichen Aktivitäten nachgegangen. Bewohner aus Vorstadtgemeinden und den daran angrenzenden Regionen, aber auch Touristen bewegen sich ebenfalls in diesem Gebiet, wodurch sich folglich viele Menschen simultan in urbanen, geografisch begrenzten Arealen aufhalten.

Im Jahr 2016 lag der durchschnittliche Urbanisierungsgrad in der Euro-Zone bei rund 76 %. Bei etwa 1,2 Mrd. Autos weltweit, die inzwischen zu 94 % der theoretisch einsetzbaren Zeit ungenutzt, unter Umständen auf öffentlichem Grund stehen, sind neue Ansätze als Schlüsselfaktor für eine gewisse Lebensqualität zu bewerten. Der Bevölkerung eine uneingeschränkte, nachhaltige und ökonomische Fortbewegung zu ermöglichen, taucht hier als die zentrale zu bewältigende Herausforderung auf. Öffentlicher und Individualverkehr müssen bedingt durch die disruptiven Möglichkeiten der Digitalisierung neugestaltet werden. Täglich zurückzulegende Entfernungen erstrecken sich zumeist auf Distanzen, die sich mit Langsamverkehr – also zu Fuß bzw. Fahrrad – oder mit Hilfe von öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen lassen. Dazu gehört auch der Weg von und zur Arbeitsstätte, sowohl mit als auch ohne Umwege.

Mehr als die Hälfte der Österreicher arbeitet heute nicht in der Wohngemeinde und fast 60 % sind bereit, eine Wegstrecke von bis zu 75 Minuten zu pendeln. Grund dafür sind oftmals Zufriedenheit mit dem Wohnort, familiäre Bindung, aber auch hohe Mieten in den Städten. Ein- und Auspendler, Nah- und Fernpendler, Grenz- und Wochenendpendler nehmen im Zuge dessen tagtäglich diese Strecken auf sich und tragen hierdurch maßgeblich zum erhöhten Verkehrsaufkommen bei, welches mitunter darin resultiert, dass vielerorts die Durchschnittsgeschwindigkeit bei weniger als 20 km/h liegt. Smarte Mobilität kann die Lösung für dieses Problem sein: Smarte Mobilität kann als ein Angebot definiert werden, das eine energieeffiziente, emissionsarme, sichere, bequeme sowie ökonomische Fortbewegung ermöglicht und intelligent genutzt wird. Machbar wird dies durch Innovationen wie alternative Antriebe, Vernetzung zwischen Endgeräten, Infrastruktur und Fortbewegungsmittel, welche mit ihren Assistenzsystemen zudem zur Sicherheit beitragen. Neben Urbanisierung, Digitalisierung und erhöhtem Verkehrsaufkommen sind Umweltbewusstsein, Sharing-Kultur, Elektromobilität und der Wertverlust des eigenen Autos als Statussymbol ausschlaggebend. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien erlaubt die Optimierung bestehender Infrastruktur. App-gestützte verkehrsträgerübergreifende bzw. multimodale Fortbewegung, also die Nutzung diverser Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke, ist eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr, der durch Multimodalität und alternative Verkehrsmittel gesenkt werden soll.

Dennoch besteht das Risiko eines generellen Anstiegs des Verkehrsaufkommens durch die Erschließung neuer Zielgruppen wie mobilitätseingeschränkter und nicht zum Fahren berechtigter Personen. Abgesehen von den diversen Car-Sharing-Angeboten zählen Bike-, Ride-, Taxi- und eScooter-Dienste zu den Sharing-Angeboten. Zum Gesamtbild der Mobilitätslösungen gehören ferner Navigationsdienste, Park-Apps und der öffentliche Personenverkehr. Vereint werden diese Angebote auf sogenannten Mobilitätsplattformen, die diverse Mobilitätsangebote bündeln, kombinieren und Streckenlänge, Zeit sowie Preis zueinander in Relation setzen und eine Buchung ermöglichen. Multimodalität und innovative Mobilitätskonzepte eignen sich nicht nur für private Fahrten, sondern gleichermaßen für den Arbeitsweg oder Dienstreisen. Da der tägliche Arbeitsweg eine der am häufigsten zurückgelegten Strecken ist, trägt der Pendlerverkehr maßgeblich zum erhöhten Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten bei. Speziell für die Bedürfnisse der Pendler zugeschnitten, werden neue Konzepte und Lösungen ausgearbeitet. Vor diesem Hintergrund beschreibt Smart Commuting intelligente Möglichkeiten, das Pendlerverhalten nachhaltig zu wandeln und zu optimieren. Den Mobilitätsbedarf der Mitarbeiter zu befriedigen, sie zufriedenzustellen und ihnen produktive Reisen zu ermöglichen, gleichzeitig aber ein simples, schnelles und kostengünstiges Reisemanagement anzubieten und zur Effizienz des Unternehmens beizutragen, ist in diesem Kontext das übergeordnete Ziel. Von einem entsprechenden Mobilitätsangebot profitiert nicht nur das Unternehmen. Derartige Ansätze sind auch bei Geschäftsreisen und privaten Reisen eine Erleichterung, welche zum allgemeinen Wohlbefinden des Reisenden beitragen können.

Bei erfolgreicher Umsetzung kann dadurch zusätzlich ein positiver Beitrag zur Work-Life-Balance beigesteuert werden, was sich positiv auf das Arbeitsklima und die Reputation des Unternehmens auswirken kann. Neben der erhöhten Arbeitsleistung der Mitarbeiter steht die Umwelt, also eine Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität, im Vordergrund. Speziell auf die Bedürfnisse der Unternehmen zugeschnittene Lösungen werden bereits offeriert. Komplett- oder Systemanbieter bieten im Rahmen eines Corporate Carsharings Unternehmen die Möglichkeit, eine Fahrzeugflotte eines externen Dienstleisters flexibel zu nutzen. Die Auswahl der Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der gesamten Route von Tür zu Tür ist dabei ausschlaggebend für die Entscheidungen.

Mitarbeiter können die Fahrzeuge für Dienstfahrten ebenso wie für private Fahrten nutzen, wobei allein die tatsächliche Nutzung berechnet wird. Mobile Endgeräte wie Laptops und Smartphones, aber auch mobiles Internet und Telefon- oder Videokonferenzen fördern heute längst das Arbeiten auf Reisen sowie an temporären Arbeitsplätzen. Vorübergehende Arbeitsplätze wie in verschiedenen Lounges an

Bahnhöfen oder Flughäfen werden aber auch nur dann benötigt, wenn Wartezeiten, die durch effiziente Reiseplanung ohnehin kurz ausfallen, nicht vermieden werden können. Derartige frei zugängliche Arbeitsplätze, außerdem ein gut ausgebautes Mobilfunknetz für Internet auf der Autobahn, stärken vor diesem Hintergrund die Position der alternativen Verkehrsmittel im Vergleich zum PKW und müssen deshalb unbedingt weiter vorangetrieben werden.

Getrieben von prägenden Megatrends reisen wir mit einer hohen Geschwindigkeit und entwickeln uns tagtäglich weiter. Viele Haltestellen mit neuen Innovationen erleichtern uns diese Reise und bringen kontinuierlich neue Ideen und Einflüsse mit ein. Individuelle Bedürfnisse werden gezielter befriedigt und formen bzw. gestalten sowohl unsere Mobilität als auch unsere Arbeit. Eine Endstation ist glücklicherweise noch nicht in Sicht.

Ilker Dökücü, MA
ist Berater bei der EFS Unternehmensberatung GesmbH www.efs.co.at

MMag. Roman Benedetto
ist Engagement Manager bei der EFS Unternehmensberatung GesmbH www.efs.co.at

VIENNA AIRPORT
OFFICE PARK

Modern, vernetzt, ökologisch sinnvoll
und innovativ. Hier entsteht Zukunft.
Boarding now!

www.airport-city.at

NEUERSCHEINUNG

Broschüre: Smart City 2.0 – Wie urban ist Digitalisierung?

Im Zuge der Veranstaltungs- und Projektreihe „zukunft_findet_Stadt – Herausforderungen für die urbanen Zentren zwischen Digitalisierung, Smart City und neuen Formen von Arbeit“, präsentierte Urban Forum seine neueste Publikation mit dem Titel „Smart City 2.0 – Wie urban ist Digitalisierung?“.

Zum Inhalt: Mittlerweile leben bereits mehr als 66 % der Menschen in Österreichs Städten und Stadtregionen – Tendenz steigend. Im Fokus des Abends lag der Megatrend der Digitalisierung, welche Chancen und Risiken sich dahinter verbergen und welche Zukunftsprognosen sich daraus ableiten lassen. Die Möglichkeiten der digitalen Technologien sind kaum fassbar, jedoch essentiell für eine funktionierende Stadt. Die Broschüre thematisiert die Herausforderungen der Urbanisierung in Bezug auf die zunehmende Digitalisierung von Städten und versucht den Begriff einer Smart City näher zu analysieren. Beiträge aus Wissenschaft, Theorie und Praxis greifen zahlreiche Aspekte der Digitalisierung auf und sollen letztendlich zum Gelingen des urbanen Wandels bzw. einer lebenswerten Stadt beitragen.

Die Broschüre ist online abrufbar unter: www.urbanforum.at/index.php/downloads oder als Printexemplar im Büro von Urban Forum erhältlich.

Kontakt: office@urbanforum.at

68. Österreichischer Städtetag
6.–8. Juni 2018 in Feldkirch

www.staedtetag.at

Österreichischer Städtebund

STADT FELDKIRCH