



## Sind smarte Städte klug?

**An der ersten SmartSuisse-Tagung in Basel gaben sich die Industrie sowie staatsnahe Betriebe wie die SBB, PostAuto und die Swisscom mit zahlreichen Vertretern der öffentlichen Hand ein Stelldichein.**

Zuerst muss eines gesagt werden: Die Schweizer Städte sind bereits ziemlich ‚smart‘. Mit unterschiedlichen digitalen Technologien werden im öffentlichen Raum und in Gebäuden Daten gesammelt, analysiert und ausgewertet. Die digitale Anzeige an der Bushaltestelle, kluge Parkleitsysteme, die effiziente Steuerung von Wärmepumpen und anderes gäbe es sonst nicht. Es stellt sich daher die Frage, in welchen Bereichen die Städte in Zukunft noch smarter werden sollen und mit welchen Technologien sich das erreichen liesse. Das Tagungsprogramm orientierte sich an den drei zurzeit am meisten diskutierten Themenfeldern: Digitale Verwaltung, smarte Mobilität, effizienter Umgang mit Ressourcen.

### Smart Governance

Die Stadtverwaltungen sind verpflichtet, den Bürgerinnen und Bürgern ihre Daten online zugänglich zu machen („open data“). Sie sind einerseits zu Transparenz verpflichtet, andererseits zum Schutz von sensiblen Personeninformationen. Dass dieser Themenblock nicht von einem Politiker, einer Politikerin moderiert wurde, war darum erstaunlich. Denn sie sind für die entsprechenden Strategien verantwortlich und stehen unter Beobachtung der Bevölkerung und des Datenschutzes. Dr. Gerhard Schmitt, Professor für Da-

tenarchitektur an der ETH Zürich, eröffnete die Gesprächsrunde und gab den Ton für den Tag vor: Er äusserte sich euphorisch zur ‚smarten‘ Stadt. Dass sie enorme Chancen bringe und die Lebensqualität in den Städten entscheidend verbessern würde. Dem widersprach der Vertreter der ICT-Firma Cisco naturgemäss nicht. Auch die SmartCity-Expertin Dr. Pamela Mühlmann, welche die Stadt Wien berät, betonte die Vorteile, gab aber zu, dass bei der Beteiligung der Bevölkerung noch Handlungsbedarf bestehe. Dieses Thema nahm Dr. Maria Lezzi vom Bundesamt für Raumplanung (ARE) im kurzen Interview mit Schmitt auf und betonte, dass es bei ‚smart cities‘ nicht primär um technologische, sondern um gesellschaftliche Fragen gehe. Ihr Votum verpuffte jedoch in der allgemeinen Goldgräberstimmung.

### **Smarte Mobilität**

Dieser Bereich wird in den Medien am häufigsten verhandelt: selbstfahrende Autos oder Busse werden gehypt, sind aber mehrheitlich noch nicht ausgereift. Das car sharing (Mobility etc.) ist die positive Seite einer Medaille, bei der Firmen wie Uber auf der anderen Seite stehen. Digitale Technologien könnten zur Lösung von Parkplatzproblemen beitragen, Stautendenzen erkennen und verhindern und mehr noch: zur klugen, bedarfsgerechten Verkehrsplanung beitragen. Welche Stadt sagt nein, wenn sie hier Investitionen präziser planen bzw. unnötige vermeiden kann? Auch SBB-CEO Andreas Meyer zeigte sich begeistert von den neuen Möglichkeiten, etwa den öffentlichen mit dem privaten Verkehr zu vernetzen. Die SBB prüfen auf dem Areal Wolf in Basel, wie sie ihre ‚Hubs‘ – so heissen Bahnhöfe in Zukunft – mit Shuttle-Bussen kombinieren kann. Die Frage aus dem Publikum, warum sie hier nicht mit der PostAuto bzw. den lokalen Verkehrsbetrieben kooperiere, beantwortete Meyer ausweichend. Man wolle bloss den Wettbewerb spielerisch etwas anregen... Roman Cueni von der PostAuto Schweiz liess sich dadurch nicht irritieren. Er stellte neben eBike-Konzepten die selbstfahrenden Busse vor, die nach Pilotversuchen bald in den städtischen Räumen herumfahren werden. Dr. Carl Friedrich Eckhardt von der BMW, die selber eine riesige Sharing-Fahrzeugflotte betreibt, meinte, der öffentliche Verkehr bleibe der ‚Backbone‘ der Mobilität, die Lösungen lägen aber auf der Strasse. Was anderes hätte man von ihm erwartet?

### **Smarte Ressourcen**

Daniel Büchel, Vizedirektor des Bundesamtes für Energie (BFE) moderierte den dritten Block. Er stellte die Energiestrategie 2050 vor und machte nebenbei etwas Abstimmungskampf. Das BFE unterstützt ‚smarte‘ Projekte im Bereich Ressourceneffizienz finanziell, so etwa die Gemeinde Bulle. Im letzten Tagungsteil wurden verschiedenste Themen angesprochen: Die digitale Messung von Wärme-, Strom- und Wasserverbrauch (smart meter), die Kostensenkung durch Lastenmanagement im Logistikbereich, die wachsenden Anforderungen an Kommunikationsnetze, Umbrüche in der Verwaltung etc. Es wurden Projekte, etwa die ‚Züri wie Neu‘-App vorgestellt, via der die Bevölkerung Infrastrukturmängel melden kann oder auch smarte Lichtkandelaber, die nicht nur bedarfsgerecht leuchten,

sondern in die auch eine Ladestation für eAutos, eine Kamera und WLAN integriert sind. Sowohl im Gebäudeinnern als auch im öffentlichen Raum müssen, damit die Häuser und Städte wirklich smart werden, entsprechende Sensoren und Geräte installiert werden. Unklar ist, wer diese finanziert, wie schnell sich die Technologien entwickeln und wer deren Unterhalt bzw. ihre Erneuerung bezahlt. Es stellt sich dabei die Frage, was wir der nächsten Generation an smarten Infrastrukturen vererben.

### **Handeln oder abwarten?**

Wann der richtige Zeitpunkt zur Implementierung von smarten Gadgets ist, weiss keiner. So wie man heute auch nie weiss, wann der richtige Moment ist, ein neues Laptop oder Smartphone zu kaufen. Die Industrie macht der Politik mehr oder weniger unverhohlenen Druck. Die Städte würden – wenn sie nicht schnell handelten – den Anschluss im Standortwettbewerb verlieren. Einige Schweizer Städte betreiben Flucht-nach-vorne-Strategien, etwa Winterthur oder die Stadtwerke St. Gallen. Insgesamt erinnert die Idee, die Probleme der schnell wachsenden Städte – Verkehr, Lärm, Ressourcenverschleiss etc. – technologisch zu lösen bzw. in den Griff zu kriegen, ein wenig an die Techeuphorie der Nachkriegszeit. Viele Massnahmen zielen auf Effizienzsteigerung, das Verhalten der Bevölkerung wird kaum in Frage gestellt. Ob sich durch die neuen Technologien ohne ein gesellschaftliches Umdenken Ressourcen sparen lassen, sei deshalb dahin gestellt. Die Bevölkerung wird im Alltag mit den ‚smarten‘ Technologien konfrontiert werden. Ob diese bei ihrer Akzeptanz finden und wie man diese herstellt, wurde an diesem Tag – ausser von den Stadtwerken St. Gallen – nicht vertieft.

### **Was sind die sozialen Folgen?**

St. Gallen bezieht die Bevölkerung in partizipativen Verfahren in die Entwicklung eines smarten Testquartiers ein (Überbauung ‚Sturzenegg‘). Das verlangt viel Übersetzungsarbeit und Transparenz. Die Materie ist abstrakt, es geht nicht um das Anlegen eines Gemeinschaftsgartens oder um den Bau eines Quartierzentrums. Die entsprechenden Technologien sind mehrheitlich unsichtbar, versprechen einerseits eine höhere Lebensqualität, gerade auch im Alter. Andererseits geht nichts ohne Daten. Vor deren Missbrauch haben viele Angst. Die Balance zu finden zwischen sinnvollen digitalen Infrastrukturen, die der Allgemeinheit dienen (‚smart data for good‘) und dem Schutz der Privatsphäre ist nicht einfach. Das Thema Datenschutz wurde an dieser Tagung mit keinem Wort erwähnt, überhaupt wurden die problematischen Aspekte fast völlig ausgeblendet. Dass es in den smarten cities zu Diskriminierung, zu Exklusion von bestimmten Bevölkerungskreisen kommen könnte etwa. Dass die Industrie an diesem Diskurs nicht interessiert ist, leuchtet ein. Diesen müsste die Politik anregen, die Städte in die Hände nehmen. Wer sonst?