



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Wie sind ausgewählte Smart City Programme der öffentlichen Hand in Anbetracht der Neoliberalisierung einzuordnen?“

verfasst von / submitted by

Maximilian Renner, BSc (WU)

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2022 / Vienna, 2022

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Yuri Albert Kyrill Kazepov, PhD

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	II
Tabellenverzeichnis.	III
Abbildungsverzeichnis.....	IV
Abstract.....	V
Inhaltsverzeichnis.....	1
Tabellenverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	3
Abstract.....	4
Abstract.....	5
1. Einleitung.....	1
2. Faktoren der Veränderung	4
2.1. Zuzug in die Städte	4
2.2. Menschgemachte Krise	5
2.3. Politökonomische Veränderungen.....	6
2.3.1. Strukturwandel und individualisierte Ungleichheiten	6
2.3.2. Die Stadt als Unternehmerin	7
3. Theoretischer Rahmen	11
3.1. Kritische Internationale Ökonomie	11
3.2. Gramscis Hegemonietheorie.....	12
3.3. Die Produktion von Raum	16
3.4. Zusammenfassung und Interpretation.....	20
4. Das Konzept der Smart City	22
4.1. Die Smart City als mögliches Allheilmittel?	22
4.2. Arbeitsdefinition der Smart City.....	25
4.3. Kritiken und Chancen	28
5. Methodische Eingrenzungen und Vorgangsweise	31
5.1. Kleinstrukturiertes Österreich.....	31
5.2. Begründung Fallauswahl österreichischer Smart City Vorhaben	32
5.2.1. Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2015)	33
5.2.2. Qualitative Interviews.....	35
5.2.3. Reflexion der eigenen Forschungsposition.....	37

6. Empirische Analyse der Smart Cities Programme.....	39
6.1. Die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft.....	40
6.2. Zielgruppen der staatlichen Smart City Programme	41
6.3. Empirische Ergebnisse - Stadt der Zukunft.....	43
6.4. Empirische Ergebnisse – Smart Cities Initiative.....	48
6.5. Kritisch Einordnung der bundesstaatlichen Programme.....	54
6.6. Empirische Ergebnisse – Smart City Klima Strategie Wien.....	56
6.7. Kritische Einordnung der Wiener Strategie	63
6.8. „Bürger:innenbeteiligung klingt ja auch schön.“ (B4, 162ff.)	65
6.8.1. Voraussetzungen erfolgreicher Beteiligung.....	65
6.8.2. Anwendungsbereiche von Beteiligungsmaßnahmen	70
6.9. Beantwortung der Forschungsfragen.....	74
7. Conclusio	76
7.1. Limitationen der Arbeit	78
Quellen	79
Anhang.....	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategoriensystem; eigene Darstellung nach Mayring (2015:97,99,103)	35
Tabelle 2: Übersicht interviewte Personen inkl. Bezug und Bekanntgabe eines möglichen Näheverhältnisses	36
Tabelle 3: Kategoriensystem; eigene Darstellung nach Mayring (2015:97,99,103)	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eigene Darstellung der sechs Smart City Charakteristiken mit ausgewählten Beispielen nach Giffinger & Gudrun (2010:14ff.).....	26
Abbildung 2: Icons Smart City Charakteristiken; eigene Darstellung	27
Abbildung 3: Ausgeschriebene Budgets der Programme "Smart Cities Initiative" und "Stadt der Zukunft" im jährlichen Verlauf mit Angabe der jeweiligen Bundesregierung (Bundeskanzleramt Österreich, o. D.); eigene Darstellung	40
Abbildung 4: Wiener Stadtgebiet analysiert anhand der Hitzebelastung und des sozialen Status; ergänzte Einzeichnung der vom Wiener Klimateam adressierten 05., 11. und 16. Bezirke in Pink für eine besser Übersicht (Wittrich, 2022, 16. Mai).....	71

Abstract

Klimakrise, Urbanisierung und soziale Ungleichheiten stellen urbane Räume vor die Herausforderung, zukunftsfitte und inklusive Stadtentwicklungskonzepte zu realisieren. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, setzen nationale und kommunale politische Entscheidungsträger:innen vermehrt auf das Konzept der Smart City. Die vorliegende Arbeit untersucht mithilfe von kritischer Theorie, wie drei ausgewählte, österreichische Smart City Programme der öffentlichen Hand bezüglich ihrer strategischen Ausrichtung einzuordnen sind. Hierfür werden betreffende Positions- und Strategiepapiere mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert; anhand sechs Expert:inneninterviews wird das Kriterium der Smart Governance, das gesellschaftliche Partizipationselemente umfasst, kritisch beleuchtet. Die Ergebnisse lassen darauf schließen, dass die untersuchten Smart City Programme des Bundes – das „Stadt der Zukunft“ Programm und die „Smart Cities Initiative des Klima- und Energiefonds“ – neoliberale Prinzipien aufgreifen und primär das Feld der Smart Economy adressieren. Überwiegend werden damit private Unternehmen gefördert, die klimaverträgliche Produkte und Dienstleistungen für gegenwärtige Probleme entwickeln sollen; eine Einbindung und Ermächtigung der involvierten Personen scheint aufgrund der institutionellen Verankerung und strategischen Abwicklung isoliert auf Projektebene möglich. Auch die Stadt Wien greift in ihren Plänen Aspekte der Smart Economy auf, jedoch überwiegend, um stadteigene Betriebe zu ermächtigen. Der Hauptfokus der untersuchten Publikationen scheint hingegen auf dem Charakteristikum der Smart Governance zu liegen, einer Neuausrichtung der kommunalen Stadtpolitik mit dem Ziel der Einbindung von vulnerablen und marginalisierten Gruppen. Diesbezüglich wird die Ausgestaltung von Beteiligungsvorhaben exemplarisch anhand der Partizipationsprojekte „Wiener Klimateam“ und „Lokale Agenda 21 Wien“ beleuchtet; sie zeigen, wie die Einbindung von bisher unterrepräsentierten sozialen Gruppen mit einem mehrsprachigen und aufsuchenden Zugang gelingen kann; Aspekte der Freiwilligkeit, einer fehlenden Renumeration und einer pauschalisierenden Anwendung stimmen die Expert:innen allerdings skeptisch. Die empirischen Untersuchungen lassen darauf schließen, dass heimische Smart City Vorhaben wesentlich von der programmspezifischen Ausrichtung, den involvierten Governance-Ebenen und der institutionellen Verankerung beeinflusst werden. Nach Lefebvre (1991) könnten derartige Stadtentwicklungsmaßnahmen eingebettete gesellschaftliche Machtverhältnisse im urbanen Raum fortschreiben.

Abstract

The climate crisis, urbanisation and social inequalities are challenging urban areas to implement future-oriented and inclusive urban development concepts. In order to counteract these problems, national and local policy makers are increasingly turning to the concept of the smart city. With the help of critical theory, this study examines how three selected Austrian Smart City programmes of the public sector are to be classified regarding their strategic orientation. For this purpose, the relevant material is analysed by means of a qualitative content analysis according to Mayring; on the basis of six expert interviews, the criterion of smart governance, which includes social participation elements, is critically examined. The results suggest that the federal smart city programmes examined - the "Stadt der Zukunft" programme and the "Smart Cities Initiative of the Climate and Energy Fund" - take up neoliberal principles, primarily addressing the field of the smart economy. These programmes predominantly promote private companies that are to develop climate-friendly products and services for current problems; an involvement and empowerment of the people involved only seems possible project level due to the institutional anchoring and strategic processing of the funding programme. The City of Vienna also takes up aspects of the Smart Economy in its plans, but mainly to empower city-owned businesses. However, the focus of the publications studied seems to be on the characteristic of smart governance, centered around a reorientation of municipal urban policies with the aim of involving vulnerable and marginalised groups. In this respect, the design of participation projects is exemplified by the participation projects "Wiener Klimateam" and "Lokale Agenda 21 Wien"; they demonstrate how the involvement of previously underrepresented social groups can succeed with a multilingual and outreach approach; nevertheless, aspects of voluntariness, a lack of remuneration and undifferentiated application leaves some experts skeptical. In regard to the empirical results, it can be assumed that domestic Smart City projects are significantly influenced by their programme-specific orientation, governance levels involved, and their institutional anchoring. According to Lefebvre (1991), such urban development measures could perpetuate embedded social power relations in urban space.

1. Einleitung

Die Art des gesellschaftlichen Zusammenlebens war schon immer einem konstanten Wandel unterworfen. Vom täglichen Jagen und Sammeln ist heute nicht mehr viel übrig: Die Mehrheit lebt und arbeitet, vor allem im Globalen Norden, in Klein-, Mittel- oder Großstädten (Göll, 2020:50). Hier tummelt es sich; hier wird gebaut, gearbeitet, getanzt, gelebt. U-Bahnen und Bims bringen die Stadtbevölkerung von A nach B, öffentliche Parks bieten Rückzug vor der sommerlichen Hitze. Dabei bewegen sich die Bewohner:innen anhand ihrer individuellen Muster und bilden einen scheinbar anonymen Teil dieser großen fluiden Masse, die die Stadt zu dem macht, was sie ist.

In Europa und auch in Österreich befinden sich urbane Räume jedoch im Umbruch. Mit einer empirischen Untersuchung von 13 europäischen (Haupt-)Städten zeigen Tammaru et al (2016:1), dass steigende Ungleichheiten, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, beobachtet werden können. Für Wien zeigen die Daten bisher eine mäßige Segregation (Tammaru et al, 2016:19), obwohl die Stadt eine der am schnellsten wachsenden Städte der Europäischen Union ist (Pamer, 2019:285). Dies kann laut Hatz et al (2016:80) auf die Stärke der Wiener Sozialdemokratie und ihr Bestreben der sozialen Gerechtigkeit zurückgeführt werden.

Dennoch führten Stadtentwicklungsmaßnahmen auch in Wien zu lokalen Verdrängungs- und Ausgrenzungsprozessen der Stadtbevölkerung (Kadi & Matznetter, 2022:466ff.). Kommunale Aufwertungsmaßnahmen rund um den Yppenplatz in Ottakring führten zum Beispiel zu einer Kommerzialisierung des lokalen Umfelds, was laut Hammer & Wittrich (2019:137) die Nutzungsformen dieses öffentlichen Raumes und die gesellschaftliche Teilhabe beeinflusst haben könnte. Die Klimakrise und die sich erwärmende Atmosphäre verschärfen diese Entwicklungen: Immer häufiger auftretende Wetterextreme wirken sich dabei überproportional auf vulnerable und marginalisierte Gruppen aus (Arezki et al, 2018:3).

Politische Verantwortungsträger:innen, besonders im Globalen Norden und in der Europäischen Union, scheinen eine mögliche Antwort auf diese Herausforderungen gefunden zu haben: Das Konzept der Smart City. Mittels einer neuartigen Planung, Vorstellung und Organisation urbaner Räume soll die Lebensqualität der breiten Masse in den kommenden Jahrzehnten gesichert werden (Vanolo, 201:883). Betrachtet man so manches Strategiepapier öffentlicher Institutionen, scheint es, als sei der Begriff zum Allheilmittel gegen grassierende Probleme avanciert. Millionenförderungen werden auf europäischer und nationaler Ebene bereitgestellt, um diese Vorhaben voranzutreiben (Leitheiser & Follmann, 2020:910; McGranahan et al, 2016:14). Die finanziellen Mittel und der politische Wille sind gegeben. Dennoch drängt sich die Frage auf, welche Ambitionen sich tatsächlich hinter dem Begriff verbergen und wie diese eingeordnet werden müssen: Wie können die teils utopisch kommunizierten

Ansprüche des Konzepts verstanden werden? Und welche nationalen Bestrebungen werden mit der Realisierung von Smart Cities verfolgt?

ZIELSETZUNG

Im Rahmen dieser wissenschaftlichen Arbeit soll untersucht werden, wie Smart City Programme der öffentlichen Hand in Österreich mit speziellem Fokus auf Wien ausgerichtet sind und welche Ziele ebendiese verfolgen. Zunächst gibt ein historischer Aufriss vorangegangener Entwicklungen Auskunft darüber, wie das Konzept der Smart City anhand von politischen, demografischen, ökologischen und ökonomischen Veränderungen einzuordnen ist. Diese Strömungen der gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse werden im weiteren Verlauf theoretisch aufbereitet; hierfür wird hier auf Gramscis Hegemonietheorie und Lefebvres Produktion von Raum zurückgegriffen. Nach der Festlegung auf eine Arbeitsdefinition des Smart City Begriffs werden nationale Bestreben der öffentlichen Hand zu Smart Cities genauer untersucht; im speziellen die auf Bundesebene verankerten Förderprogramme „Stadt der Zukunft“ und „Smart Cities Initiative“ und die kommunale Wiener Smart City Strategie. Dazu werden veröffentlichte Strategiepapiere und Ausschreibungsleitfäden mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) untersucht. Die Resultate dieser empirischen Untersuchung, insbesondere in Hinblick auf die Kategorie Smart Governance, werden im Anschluss mithilfe von Expert:inneninterviews kritisch beleuchtet.

Die leitende Forschungsfrage dieser Arbeit lautet demnach:

- Wie sind ausgewählte Smart City Programme der öffentlichen Hand in Anbetracht der Neoliberalisierung einzuordnen?

Folgende zusätzliche Forschungsfrage wurde zur Beantwortung dieser Fragestellung festgelegt:

- Können Unterschiede zwischen den auf Bundes- bzw. Stadtebene verankerten Programmen festgemacht werden?

Im Kontext von kritischen Analysen von Smart City Aspekten gibt es bereits diverse Veröffentlichungen von Forschenden. Diese beschäftigen sich jedoch vornehmlich mit technikzentrierten Komponenten, wie etwa der vermehrten Verwendung von AI-Algorithmen (Ahmad et al, 2022), der Aneignung des Smart-City-Begriffs durch große IT-Konzerne (Söderström et al, 2020) oder mit einem Fokus auf Digitalisierungsstrategien der Stadt Hamburg (Bär et al, 2020). In Hinblick auf die Stadt Wien wurde 2020 (Brandl & Zielinska) ein Artikel veröffentlicht, welcher die damalige Smart City Rahmenstrategie hinsichtlich ihrer Potentiale für eine sozial-ökologische Transformation untersucht. Für Smart City Programme des Bundes können bisher keine derartigen Analysen gefunden werden. Und auch die Stadt Wien veröffentlichte 2022 zwei neue, miteinander verknüpfte Positionspapiere – die Wiener Smart City Strategie und den Wiener Klimafahrplan – die noch keiner derartigen Analyse unterzogen

wurden. Mit der Anwendung von kritischen Gesellschaftstheorien auf die nationalen Smart City Programme wird versucht, diese Forschungslücke zu schließen.

Die folgende Arbeit demonstriert eingangs demografische, ökologische und politökonomische Veränderungen und Herausforderungen, mit denen urbane Räume im Globalen Norden und speziell in Europa und Österreich konfrontiert sind. Diese werden anschließend anhand von kritischen Gesellschaftstheorien, insbesondere mittels Gramscis Hegemonietheorie und Lefebvres Produktion von Raum theoretisch hergeleitet. Schließlich werden die Grundzüge und die Herkunft des Smart City Konzepts untersucht, eine Begriffsdefinition für die vorliegende Arbeit festgelegt und die methodische Eingrenzung und Vorgangsweise dargelegt. Eine ausführliche empirische Analyse der Smart Cities Programme, ihrer strategischen Ausrichtung, institutionellen Verankerung und möglicher Folgen für urbane Räume soll im Anschluss Aufschluss über die gestellten Forschungsfragen geben.

2. Faktoren der Veränderung

Der städtische Alltag ist von einem Sammelsurium an historischen Entwicklungen und Entscheidungen geprägt, die sich auf das gesellschaftliche Zusammenleben auswirken. Für Wien zeigt sich dies etwa in der Fülle an städtischen Gemeindebauten, die leistbaren Wohnraum für Hunderttausende bieten (Putschögl & Zoidl, 2019), oder am gegenwärtigen U-Bahn-Ausbau, der Grätzl und Bewohner:innen besser öffentlich anschließen soll (Krutzler, 2022). Doch nicht nur staatliche bzw. kommunale Beschlüsse formen die Stadt der Zukunft – mit Hinblick auf die ununterbrochene Urbanisierung (Göll, 2020:50), die jüngsten Wetterextreme in Europa (Kammleiter, 2022) und die durch die Coronapandemie gestiegenen weltweiten Ungleichheiten (Sidik, 2022) zeigt sich die Komplexität der Herausforderungen, mit denen Stadtentwicklungsstrategien konfrontiert sind.

Der folgende Teil umreißt folglich mögliche Problematiken und Einflüsse, die nationale und lokale Stadtplanungsprozesse beeinflussen könnten. Diesbezüglich werden einerseits demografische und ökologische Veränderungen, besonders die Urbanisierung und die Klimakrise, erläutert und andererseits ökonomisch-politische Anpassungen, im Speziellen die Neoliberalisierung und die dadurch begünstigte unternehmerische Stadt, erklärt und dargelegt. Die Darstellung möglicher Auswirkungen auf den städtischen Raum soll ihre Bedeutung für diese Arbeit demonstrieren.

2.1. Zuzug in die Städte

Immer mehr Menschen leben in Städten; es ist ein weltweit verbreitetes Phänomen, welches sich in den vergangenen Jahrzehnten nochmals verstärkt hat: Die Urbanisierung (Göll, 2020:50). Die OECD und die Europäische Kommission (2020:16) nehmen an, dass bis 2050 die in Städten lebende Bevölkerung auf bis zu fünf Milliarden Personen ansteigt.

Diese demografische Entwicklung kann auf diverse Ursachen zurückgeführt werden. Eine Auswahl an möglichen Gründen ist laut Zhang (2016:241) etwa die Automatisierung des Agrarsektors, die sich negativ auf die Personalnachfrage in ruralen Gebieten auswirkt. Parallel dazu verfügen Städte und ihr kulturelles und ökonomisches Angebot laut Adli & Schöndorf (2020:979) über eine Strahlkraft über die eigenen Landesgrenzen hinaus; so sind *„Städte [...] in allen Erdteilen die wirtschaftlichen, die wissenschaftlichen, die kulturellen und die politischen Zentren der jeweiligen Nationen. Und sie sind wesentliche Motoren für gesellschaftliche und soziale Integration“* (Adli & Schöndorf, 2020:979)

Zudem lebt die durchschnittliche Bevölkerung in der Großstadt umweltfreundlicher als ihr ländliches Pendant (Bettencourt & West, 2010:912) und bietet in vielen Lebensbereichen die besseren Voraussetzungen: Ein breites Angebot an Bildungs- und Jobmöglichkeiten, einen – jedoch vermutlich ungleich verteilten – Zugang zur Gesundheitsversorgung und reichlich Möglichkeiten zur individuellen Entfaltung (Adli & Schöndorfer, 2020:979). Regierungen weltweit haben deshalb städtische Räume als

wesentliche Hebel zur Dekarbonisierung definiert; in den Sustainable Development Goals wird explizit auf die Stadt als Lenkungsmaßnahme für eine inklusive und nachhaltige Entwicklung eingegangen, welche gezielt Ungleichheiten verringern soll. Zugleich bietet die geographische Konzentriertheit neue Möglichkeiten; Ressourcen etwa können gespart, klimafreundliche Mobilität ausgebaut und ein zukunftsfitte Miteinander ermöglicht werden (McGranahan et al, 2016:14-28).

Ein nachhaltigeres Zusammenleben scheint angesichts der ökologischen Veränderungen wie Trockenheit, Starkregenereignisse oder sommerliche Überhitzung (Kromp-Kolb, 2019:27) unausweichlich. Der kommende Abschnitt befasst sich folglich mit klimatischen Auswirkungen und städtischen Gegenstrategien.

2.2. Menschengemachte Krise

Die Klimakrise ist die vermutlich größte Herausforderung der Menschheit. Im gegenwärtigen Wirtschaftssystem wurden und werden Ressourcen über ihre Limits hinaus verbraucht (Acosta & Abarca, 2018:131). Das Klima erwärmt sich unterdessen markant: Neue Hitzerekorde werden gemeldet, der Meeresspiegel steigt, die Polarkappen schmelzen. Wetterextreme mit verheerenden Auswirkungen treten immer häufiger und katastrophaler auf (Arezki et al, 2018:1) und vernichten dabei die Lebensgrundlage von Milliarden von Menschen.

Um die bedrohlichen Folgen der Klimakrise einzugrenzen, wurde 2015 das Pariser Klimaabkommen verabschiedet; erstmals gibt es somit verbindliche Verpflichtungen aller 166 UN-Mitgliedsstaaten, die Erderwärmung auf maximal 2 °C zu begrenzen und breite Transformationsprozesse für Gesellschaft und Wirtschaft zugleich einzuleiten (Arezki et al, 2018:2; Kromp-Kolb, 2019:27). Die UN-Mitgliedsstaaten verfolgen interdisziplinäre Zielsetzungen „*to balanced development that integrates economic, social and environmental goals, and have pledged that ‘no one will be left behind’*“ (McGranahan et al, 2016:13). Mit dem Konnex des Abkommens mit den 17 Sustainable Development Goals wurden zudem erstmalig formal die Klimakrise und ihre überproportionalen Auswirkungen auf bereits marginalisierte Gruppen anerkannt und somit ein wichtiger Schritt in Richtung Klimagerechtigkeit gesetzt (Arezki et al, 2018:3).

Die Ambitionen scheinen groß. Eine Untersuchung zum Stand von Klimawandelanpassungsstrategien und deren Umsetzung von 327 europäischen Städten zeigt, dass eine breite Mehrheit (knapp 80 %) über kommunale Pläne zur Reduktion von Treibhausgasen verfügt. Bei ungefähr der Hälfte der Städte sind diese jedoch nicht drastisch genug, um die Pariser Klimaziele zu erreichen (Salvia et al, 2021:2).

Mit dem Abkommen wurde ein scheinbarer institutioneller Rahmen geschaffen, um die Erderwärmung auf ein bezwingbares Ausmaß zu begrenzen; neben ökonomischen und ökologischen Vorsätzen verfügt das Übereinkommen über eine starke soziale Komponente: Städte sollen den kommenden

Generationen ein klimafreundliches und ein scheinbar gerechtes Zusammenleben ermöglichen. Städten wird dabei auf globaler und nationaler Ebene große Bedeutung zugeschrieben: Eigene Strategien zur Minimierung von Klimawandelauswirkungen, wie sie 8 von 10 untersuchten europäischen Städten verfolgen, könnten dabei erheblich beeinflussen, wie urbane Räume in Zukunft gestaltet werden.

Gegenwärtige und zukünftige Stadtentwicklungskonzepte sollten folglich eine Bandbreite an Faktoren in ihren Konzepten beachten, um die Ziele des Klimaabkommens zu erfüllen. Die umweltbezogenen und demografischen Herausforderungen wurden bereits kurz erläutert. Doch mit welchen Ungleichheiten sind Stadtbewohner:innen aktuell konfrontiert? Im folgenden Teil werden folglich mögliche wirtschaftlich-politische Veränderungen eruiert, die die Ausgestaltung aktueller Stadtentwicklungskonzepte beeinflussen könnte; diesbezüglich werden insbesondere die Neoliberalisierung und ihre Auswirkungen auf den städtischen Raum und kommunale Verwaltungen beleuchtet.

2.3. Politökonomische Veränderungen

Bevor sich diese Arbeit kritisch mit ausgewählten gegenwärtigen Stadtentwicklungsstrategien auseinandersetzt, ist es vorab wichtig, mögliche vorgelagerte politische Entwicklungen zu beleuchten, die dazu geführt haben könnten, dass Stadtbewohner:innen in Europa – und auch in begrenztem Ausmaß in Wien – vermehrt mit Ausgrenzungs- und Verdrängungsprozessen konfrontiert sind (Tammaru et al, 2016:1). Die Tatsache, dass die meisten Staaten der Erde trotz stetigem Wirtschaftswachstum und nie dagewesenem Wohlstand (Hepburn et al, 2014:749) einen massiven Anstieg der Ungleichheiten verzeichnen (United Nations, 2020:II) lässt vermuten, dass ein überspannender Trend dafür verantwortlich sein könnte. Diesbezüglich werden zuerst mögliche politökonomische Veränderungen im Globalen Norden definiert, die dazu führen konnten, dass sich der geschaffene Reichtum asymmetrisch auf die Bevölkerungen verteilt. Anschließend werden stadtbezogene Auswirkungen, im Besonderen das Phänomen der unternehmerischen Stadt im europäischen Raum und seine Bedeutung für die städtische Leistungserbringung, erklärt.

2.3.1. Strukturwandel und individualisierte Ungleichheiten

Für ein besseres Verständnis der gegenwärtigen (städtischen) Ungleichheitsstrukturen werden nun vorangegangene politische Veränderungen eruiert, die diese beeinflusst haben könnten. Im Rahmen dieser Arbeit werden im Konkreten die Abkehr vom Fordismus und die damit assoziierten Auswirkungen auf die öffentliche und städtische Leistungserbringung genauer erläutert.

Beginnend in den 1970er Jahren kam es zu einem weitreichenden politischen Umschwung, bei dem mit bestehenden Praxen gebrochen wurde; eine neue kulturelle, ökonomische und soziale Denkweise

sollte von nun an den gesellschaftlichen Alltag in all seinen Facetten bestimmen: Die Neoliberalisierung und ihr zentrales Element des Wettbewerbs (Wilson, 2017:2). Mit ihren wohl prominentesten Vertreter:innen, Margaret Thatcher und Ronald Reagan, wurde eine neue Ära des Regierens auf weiten Teilen der Welt eingeleitet. Infolge der Weltwirtschaftskrise und anschwellenden nationalen Schuldenbergen sollten Eigentums- bzw. individuelle Freiheitsrechte und der freie Markt eine Liberalisierung erfahren (Fischer, 2016:84; Wilson, 2017:2) – im Globalen Norden und europäischen Staaten wurde eine Abkehr vom Prinzip des Gemeinwohls eingeleitet und die öffentliche soziale Versorgung reduziert. Stattdessen wurden wesentliche sozialpolitische Dienstleistungen infolge des Bestrebens nach mehr Effizienz privatisiert (Becker & Weissenbacher, 2016:330). Diese Neuausrichtung der staatlichen Rolle wurde durch frisch geschaffene Think Tanks, Beraterstäbe und internationale Finanzinstitutionen unterstützt und erleichtert (Fischer, 2016:84). Der Staat bekam dabei einen neuen Auftrag: Nicht das Wohlergehen der Nation habe Priorität, sondern die Sicherstellung von bestmöglichen Rahmenbedingungen für die Entfaltung der neoliberalen Leitprinzipien und der nationalen Position im globalen Wettbewerb (Wilson, 2017:59). So wurden dem Kapitalismus und dem Finanzkapital bisher verschlossene Sektoren bzw. Branchen zur Verwertung und Profitabilität geöffnet; der Akkumulationsprozess wurde mit der Begründung der Inflationsbekämpfung und einer angestrebten Begrenzung der Staatsausgaben vorangetrieben (Becker & Weissenbacher, 2016:330).

Mit Public-Private-Partnerships – der Kooperation von öffentlichen und privaten Player:innen – sollten öffentliche Interessen kosteneffizient realisiert und eine Haushaltskonsolidierung erreicht werden. Durch diese Integration von privatwirtschaftlichen Beteiligten in öffentliche Aufträge fanden Ideale der Neoliberalisierung Einzug in die europäische Politikgestaltungen (Jessop, 2019:895,901).

Diese nationalstaatliche Neuausrichtung anhand der Generierung von Shareholder-Value kann als prägende Kraft für das gesellschaftliche und wirtschaftliche Zusammenleben bezeichnet werden. Und diese übergreifenden Entwicklungen schlugen sich nicht rein auf nationalstaatlicher Ebene nieder: Auch städtische Verwaltungen inkludierten die Prinzipien der Neoliberalisierung in ihr Handeln. In Anbetracht der gestellten Forschungsfragen ist es deshalb hilfreich zu eruieren, wie sich die geschilderten Entwicklungen auf Kommunalverwaltungen und die städtischen Bewohner:innen auswirken. Dementsprechend wird im folgenden Abschnitt das Phänomen der *unternehmerischen Stadt*, wer es prägte und wie es europäische Stadtbilder beeinflussen könnte, näher beschrieben.

2.3.2. Die Stadt als Unternehmerin

Das Städtische wurde unter der fortschreitenden Neoliberalisierung gleichermaßen neu geordnet. Mit dem Wegfall der industriellen Basis und einem parallelen Anstieg der sozialpolitischen Aufgaben, mussten neue Wege der Finanzierung gefunden werden. Die bisherige Stadtpolitik, die durch

sozialstaatliche bzw. infrastrukturelle Aktivitäten geprägt war, wurde radikal infrage gestellt. Öffentliche Aufgabenbereiche wurden ausgegliedert und privatisiert; sie wurden dem freien Markt und der Verwertungslogik unterworfen (Heeg, 2016:12 ff.) *„und sind somit Ausdruck für das enorme Interesse, welche Privatinvestoren für die bisher weitgehend marktgeschützten öffentlichen Dienste bekunden, die regelrechte Wachstumsmärkte der Zukunft darstellen.“* (Pelizzari, 2001:18)

Der kriselnde Fordismus leitete eine globale Machtverschiebung ein – auch Städte und ihre Bewohner:innen waren davon betroffen. Im Zuge der Neuausrichtung wurde die kommunale Stadtpolitik derart tiefgreifend anhand ökonomischer und wirtschaftlicher Prinzipien neu organisiert, sodass Soziolog:innen das Phänomen unter dem neuartigen Begriff der *unternehmerischen Stadt* zusammenfassten. Federführend für diesen Diskurs war der Sozialtheoretiker David Harvey (1989), der die neue Rolle der Stadt erstmals in seinem 1989 erschienenen Artikel „From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism“ beschreibt. Darin veranschaulicht er den Wandel in der Stadtpolitik, die von nun an proaktiv auf soziale und ökonomische Entwicklungen reagierte – die Ausrichtung der kommunalen Politik und ihre Ziele waren demnach nicht mehr den nationalstaatlichen Plänen und Zielsetzungen unterworfen (Harvey, 1989:7). Der Handlungsspielraum der Städte wurde somit ein gutes Stück flexibler: Kommunalverwaltungen konnten im politischen Diskurs frei entscheiden, welche Infrastrukturprojekte, Sozialleistungen oder Projekte sie verfolgen und realisieren wollten; welchen Maßnahmen sie Bedeutung zuschrieben, und welchen nicht.

Mit dieser neugewonnen Autarkie kam jedoch auch eine Einschränkung des finanziellen Spielraumes (Heeg, 2016:14); sinkende Steueraufkommen und die Reduzierung staatlicher Unterstützung für städtische Investitionsprojekte ließen die kommunalen Haushaltsbudgets sinken (Diebäcker et al, 2018:11); auch im städtischen Alltag wurden privatwirtschaftliche Akteur:innen in das kommunale Verwaltungshandeln integriert. Das leitende Prinzip des Wettbewerbs wurde auch hier unter dem Vorwand von Effizienz- und Profitabilitätssteigerungen eingeführt; über Jahrzehnte hinweg wurde somit eine, der betriebswirtschaftlichen Logik untergeordnete, städtische Verwaltung institutionalisiert und legitimiert (Silomon-Pflug, 2018:77,88,140,146; Silomon-Pflug et al, 2013:2019). Die Verwaltungsreformen, die mit der Neoliberalisierung einhergingen, markieren den Beginn einer neuen Strategie, in der der Stadt die Rolle der Unternehmerin innehat. Mit dieser Neupositionierung wurden neue Fokusse in das Zentrum des kommunalen Handelns gerückt: Unternehmen und Investitionen sollten angelockt, lokales Wirtschaftswachstum und regionale Arbeitsplätze sollten geschaffen werden (Silomon-Pflug, 2018:147,149; Silomon-Pflug et al, 2013:201).

Henrik Lebhun beschreibt in seiner Berliner Fallstudie (2007:529-537), wie der Begriff der unternehmerischen Stadt im Berliner Alltag wahrgenommen werden kann. Er zeigt beispielhaft auf,

mit welchen Konflikten die lokale Verwaltung konfrontiert ist, und wie sich der fiskalpolitische Druck auf die Allokation von Steuergeldern auswirkt. Die ohnehin meist knappen Haushaltsbudgets werden anhand ihrer Rentabilität im städtischen Aufgabenbereich verteilt. Von nun an *„[werden] öffentliche Ausgaben darauf befragt, ob sie im Hinblick auf die Herstellung eines günstigen Investitionsklimas und die Schaffung öffentlicher Revenuen ‚sinnvoll‘ sind, und ob ‚sie sich lohnen‘.* (Lebhun, 2007:537). Dies kann laut Diebäcker (2014:52ff.) unter anderem im Einfluss von internationalen (Wohn-)Investmentgruppen auf das direkte städtische Wohnumfeld beobachtet werden, die oftmals Büromöglichkeiten, Eigentumswohnungen oder Hotels errichten.

Die Entscheidungsfreiheit in der Stadtverwaltung erlaubt demnach die ganze Bandbreite an potenziellen Investitionen – im politischen Diskurs kann sie entscheiden, welche Projekte realisiert werden und welche nicht. Bedingt durch die fortschreitende Öffnung und Privatisierung der städtischen Leistungserbringung scheint das Spektrum möglicher städtischer Vorhaben und Projekte jedoch bereits im Voraus limitiert, das Kriterium der ökonomischen Verwertbarkeit vielem übergeordnet. Diese Limitierung kann in unterschiedlichem Ausmaß auf diverse soziale Gruppierungen wirken. Zur Veranschaulichung könnte etwa folgendes Beispiel dienen: Unbebaute Areale in städtischen Bestlagen können in der Theorie vielfältig genutzt werden. Einerseits wäre etwa eine ökonomische Erschließung – etwa durch den Bau eines neuen Kaufhauses mit luxuriösem Hotel – möglich, was Miet- und Steuereinnahmen für die Stadt und Umsätze für Unternehmen bzw. Betreiber:innen lukrieren könnte; Grundstückseigentümer:innen oder Eigenheimbesitzer:innen könnten auf steigende Grundstückspreise und Mieteinnahmen hoffen. Andererseits könnte die freistehende Fläche in eine neue Grünfläche verwandelt werden; hier könnten mögliche qualitative Einflüsse auf die lokale Bevölkerung, deren Gesundheitszustand und Lebensqualität oder das urbane Mikroklima gemessen werden. Bewohner:innen mit Balkon oder eigenem Garten sehen womöglich keine Notwendigkeit für eine solche Umgestaltung, Personen ohne derartige Ressourcen würden hingegen eventuelle neue, konsumfreie Grünflächen in ihrem direkten Wohnumfeld begrüßen. Aufgrund der fehlenden wirtschaftlichen Verwertungsstrategie einer solchen Grünfläche könnte jedoch angenommen werden, dass diese in der unternehmerischen Stadt eher schlechte Chancen auf eine Umsetzung hat. Bestimmte soziale Gruppierungen und deren Bedürfnisse scheinen im Diskurs rund um die Gestaltung des räumlichen Stadtbildes weniger gewichtet.

Lebhun (2007:538ff.) unterstreicht in diesem Zusammenhang die ideologisch getriebene Debatte unter der Neoliberalisierung der Stadtpolitik. Die rein ökonomisch basierten Evaluierungen von Investitionsprojekten täuschten eine wissenschaftliche Schlüssigkeit und Neutralität vor, die jedoch Klassen- und Interessenskonflikte außen vor lässt. So haben es besonders progressive, sich der Verwertungslogik entziehende Investitionsvorhaben schwer, ausreichend öffentliches und politisches Engagement für ihre Realisation zu gewinnen.

Auch Silomon-Pflug (2018:148) ist diesbezüglich der Überzeugung, dass die Debatte um die Entwicklung und Ausgestaltung der öffentlichen bzw. städtischen Versorgung um den Blickwinkel der Machtausübung erweitert werden muss. Im städtischen Kontext habe diese laut Lebhun (2007:544) in erster Linie das Ziel, *„den neoliberalen Umbau der Stadt gegen jede Form von Kritik, Protest und Diskussion zu immunisieren und gegen die Interventionen außerparlamentarischer Akteure und progressiver Lokalpolitiker*innen abzudichten.“*

Ein verworrenes Machtsystem, das nicht ausschließlich mit ökonomischen Mechanismen regiert, scheint das Resultat des eingangs beschriebenen Strukturwandels zu sein. In Hinblick auf die gestiegenen Ungleichheiten seit den 1970er Jahren liegt die Annahme nahe, dass die gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse im Zuge dieser Neuausrichtung ebenfalls beeinflusst wurden. Um ebendiese Formen der Machtausübung näher zu untersuchen und zu analysieren, können unterschiedliche theoretische Zugänge herangezogen werden. Zu diesem Ziel werden im folgenden Kapitel Gramscis Hegemonietheorie und Foucaults Disziplin näher beleuchtet, die veranschaulichen sollen, wie das dominierende Wirtschaftssystem im Globalen Norden und verknüpfte Ideologien auf gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse wirken und mit welchen Mechanismen diese ihre Kraft entfalten.

3. Theoretischer Rahmen

Der folgende Abschnitt widmet sich verschiedenen theoretischen Ansätzen, die eine differenzierte Auseinandersetzung mit gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnissen erlauben – denn die bisherige Aufbereitung erlauben die Annahme, dass diese innerhalb der Bevölkerung nicht gleichmäßig verteilt seien.

Für die gewünschte Untersuchung werden nun verschiedene Theorien beleuchtet – so soll spezifisches Wissen mittels einer kritischen Untersuchung (Städtler, 2019:281) analysiert werden. In Anbetracht der leitenden Hypothese dieser Arbeit bietet speziell die Übergruppe der kritischen Gesellschaftstheorie einen guten Zugang. Insofern wurden folgende theoretischen Grundkonzepte ausgewählt: Zu Beginn werden Grundlagen der Politischen Ökonomie kurz umrissen. In einem weiteren Schritt wird auf Gramscis Hegemonietheorie genauer eingegangen – seine Perspektiven erlauben eine tiefergehende, nicht rein auf ökonomischen Grundsätzen basierende, Gesellschaftsanalyse. Diesem Ansatz wird Foucaults Theorie der Selbstdisziplin gegenübergestellt, welche ebenso zur kritischen Auseinandersetzung mit der Machtausübung auf Individuum und Gesellschaft dient. Anschließend wird näher auf den Blickwinkel von Lefebvres Produktion und Restrukturierung des Raumes ergänzt. So soll klar dargelegt werden, inwiefern politische, ideologisch basierte Entscheidungen den Alltag der städtischen Bewohner:innen in architektonischer und gesellschaftlicher Weise maßgeblich formen (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:32). Mit der Verknüpfung dieser Ansätze wird versucht, ein differenziertes Bild über die komplexen Macht- und Herrschaftsverhältnisse zu zeichnen.

3.1. Kritische Internationale Ökonomie

Im Spannungsfeld zwischen Politik und Ökonomie kann die *Kritische Internationale Ökonomie* den grob übergreifenden theoretischen Rahmen bilden, um das Wechselspiel zwischen politischen Entscheidungen und wirtschaftliche Entwicklungen samt ihrer Kausalitäten genauer zu untersuchen (Schirm, 2019:18). Die Ursprünge der *Kritische Internationale Ökonomie* reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück. Infolge der gestiegenen Einflussnahme des Unternehmertums auf das gesellschaftliche Zusammenleben wurde erstmalig eine kritische Auseinandersetzung mit dem damals vorherrschenden Merkantilismus eingeleitet (Wullweber et al, 2013:9). Sie sollte den Grundstein für wegweisende ökonomische Annahmen legen, die bis heute die strategische Agenda von Entscheidungsträger:innen maßgeblich beeinflussen. Adam Smith etwa gilt als Gründervater des Liberalismus; in einem radikal neuen Zugang löste er den Markt vom Staat los und rückte das isolierte Individuum in das Zentrum der ökonomischen Aktivität und des gesellschaftlichen Wohlstandes; offene Märkte wurden als Bedingung für Prosperität und wirtschaftliches Wachstum festgelegt; die unsichtbare Hand des Marktes als einzig

notwendiger Selbstregulierungsmechanismus für allfällige Krisen definiert (Wullweber et al, 2013:10,15,18). Der vorangegangene historische Problemaufriss hat gezeigt, dass sich Smiths Annahmen auch heute noch großer Beliebtheit – zumindest unter politischen Entscheidungsträger:innen – erfreuen und dementsprechend die globale politische Agenda prägen.

Der Ökonom und Theoretiker Karl Marx befasst sich in seinen Werken mit den ökonomischen Folgen des auf Smiths Überlegungen beruhenden Wirtschaftssystems. Bedingt durch die damals grassierende Armut und Ausbeutung von Arbeitnehmer:innen erarbeitete er eine theoretische Grundlage, um diese Ungleichheiten in Bezug auf Vermögens- und Herrschaftsverhältnisse zu analysieren. Den oppositionellen Zielsetzungen von Gemeinwohlökonomie und ökonomischem Eigeninteresse bemisst er darin besondere Bedeutung zu. Mit seiner ökonomisch basierten Analyse kam er zur Konklusion, dass die kapitalistische Produktionsweise erhebliche Ungleichheiten in Bezug auf Vermögens- und Herrschaftsverhältnisse (re-)produziere: Arbeit und Kapital werden zwar im Wirtschaftskreislauf reproduziert, jedoch wird ein wesentlicher Beitrag – der *relative Mehrwert* – von Kapitalisten einbehalten und somit dem Kreislauf entwendet; so kommt es laut Marx zu einer systematisch bedingten ungleichen Verteilung von Kapital zugunsten des Bürgertums (Schirm, 2019:13ff.,18).

Diese ökonomischen Differenzen wurden im vorherigen Abschnitt bereits ausführlich eruiert. Trotz wirtschaftlichem Aufschwung sind Gesellschaften weltweit mit massiven Ungleichheiten konfrontiert (Sidik, 2022). Dies kann auf die kapitalistische Produktionsweise zurückgeführt werden und wie dieses das Kapital gegenüber der Arbeit systemisch begünstigt. Um den Ökonomismus der marxistischen Theorie jedoch zu überkommen, bedingt es weiterführenden Analysen, die sich mit Macht- und Herrschaftsverhältnissen auseinandersetzen. Gramscis Hegemonietheorie bietet dafür einen passenden Zugang und wird im folgenden Abschnitt näher erläutert.

3.2. Gramscis Hegemonietheorie

Aufbauend auf Marx' Schriften beschäftigte sich insbesondere Antonio Gramsci mit der ungleichen Verteilung von Macht- und Produktionsverhältnissen. In Anbetracht der vorangetriebenen strukturellen Umbrüche in Europa und insbesondere Italien schlägt er jedoch eine Neuinterpretation der marxistischen Theorie, abseits von ökonomischen Grundsätzen, für eine umfassende Gesellschaftsanalyse vor (Ludwig, 2016:190) – denn die politische Führung könne nicht rein auf die öffentlich wahrnehmbaren Staatsapparate begrenzt werden (Wissel, 2016:263).

Für gestellte Forschungsfrage scheint dieser Ansatz geeignet. Die gegenwärtigen enormen sozialen Ungleichheiten in Bezug auf Einkommen, Vermögen und gesellschaftlicher Teilhabe lassen vermuten, dass diese Unterschiede nicht rein mit individuellem Verhalten begründet werden können. Es stellt sich ferner die Frage, wie es seit den 1970er Jahren zu einer derartigen Verschärfung der sozialen Spannungen kommen konnte. Der damalige, im europäischen Raum dominierende Sozialstaat existiert

heute nicht mehr; der öffentliche Leistungsumfang wurde stark begrenzt, die soziale Absicherung durch die öffentliche Hand sank. Wie kommt es, dass derartige Entwicklungen scheinbar von der Gesellschaft toleriert oder gar in demokratischen Prozessen herbeigeführt werden? In Bezug auf den städtischen Raum wird die Frage aufgeworfen, welche Rolle hier die Kommunalpolitik – angesichts ihrer Loslösung aus der paternalistischen Position im Zuge der Fordismuskrise – im Umgang mit diesen Ungleichheiten spielt. Der nachfolgende Abschnitt widmet sich daher Antonio Gramscis Hegemonietheorie, mit der untersucht werden kann, wie sich die politische Führung unter der Neoliberalisierung abseits des abstrakten Staates ausdrückt.

Gramscis Prison Notebook (1991) ist ein umfassendes Werk, welches sich gesellschaftskritisch mit dem Zusammenspiel von Ideologie und Ökonomie auseinandersetzt. Im Zentrum sieht er einen Staat, der sich aus politischer Gesellschaft und Zivilgesellschaft zusammensetzt und folglich kein starr abstraktes Konstrukt sei. Stattdessen umfassen diese Systeme der politischen Machtausübung einerseits „*the ‘spontaneous’ consent given by the great masses of the population to the general direction imposed on social life by the dominant fundamental group*“ und andererseits den staatlichen Zwangsapparat, „*which ‘legally’ enforces discipline on those groups who do not ‘consent’ either actively or passively*“ (Gramsci, 1971:12). Unter dem Begriff der *Hegemonie* fasst Gramsci demnach das Kräftespiel zwischen herrschender und subalternen Klasse zusammen, das um gesellschaftliche Kompromisse ringt. Dabei unterstreicht er die ideologisch getriebene Debatte der bürgerlichen dominanten Klasse, die sich um ihr übergeordnetes Ziel der Verallgemeinerung bemüht; mit ihrem Bestreben nach gesellschaftlicher Vorherrschaft beeinflusst sie die darin eingebetteten Macht- und Herrschaftsverhältnisse und gibt maßgeblich vor, wie das soziale Zusammenleben ausgestaltet wird. Demzufolge drückt sich die politische Führung nicht rein in den öffentlich wahrnehmbaren Staatsapparaten aus, sondern muss um die ideologischen Ambitionen der bürgerlichen Klasse erweitert werden. Unter dem Vorwand, sie sei ein „*organism in continuous movement, capable of absorbing the entire society, assimilating to its own cultural and economic level.*“ (Gramsci, 1971:260) versucht die bürgerliche Klasse die aktive Zustimmung der subalternen Klassen zur bürgerlichen Lebensweise und Weltanschauung zu gewinnen. Dabei verzichtet sie jedoch auf das Mittel des Zwangs, sondern stützt ihre Ambitionen auf eine Konsensbildung zwischen bürgerlicher und subalternen Klassen (Gramsci, 1971:244).

Gramscis Theorie beruht dabei auf seinen Beobachtungen des strukturellen Umbruchs in Europa über die Jahrzehnte – angewendet auf die gegenwärtigen gesellschaftlichen Strukturen bietet sie mögliche Antworten auf die bereits gestellten Fragen. Das soziale Zusammenleben wird demnach nicht rein von politischen Entscheidungsträger:innen geformt; es muss um den Einfluss der bürgerlichen Klasse auf die Gesellschaft und ihr Bestreben nach Verallgemeinerung erweitert werden.

Die Aushandlung dieser Macht- und Herrschaftsverhältnisse, die den Kern Gramscis Hegemonie bilden, drückt sich in der zivilgesellschaftlichen Realität in verschiedenen Formen aus. Hierbei macht die dominante bürgerliche Klasse Zugeständnisse, um ihre Ambitionen zu verwirklichen: Unter dem Fordismus war es etwa der Wohlfahrtsstaat, der in Europa – durch bürgerliche Zugeständnisse – zum dominierenden Staatstypus avancierte (Demirović, 2013:18).

Die darin eingebettete Verteilung der gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse scheint sich in den letzten Jahrzehnten stärker in Richtung dominanter Klasse verschoben zu haben: Die bürgerliche Klasse hat über die letzten Jahre ihre Weltanschauung, dass es massive Liberalisierungen und stetiges Wirtschaftswachstum für gesellschaftlichen Wohlstand braucht, derart ideologisch in der Zivilgesellschaft verankert, sodass gegenwärtigen Ungleichheiten scheinbar akzeptiert und toleriert werden. Sie werden als vermeintlich legitime und plausible Konsequenz für wirtschaftliche Prosperität angesehen. Die von Gramsci erwähnte Zustimmung der subalternen Klasse zu dieser, von der bürgerlichen Klasse vorgegebenen, Weltanschauung scheint somit gegeben.

In Anlehnung an das bisherige Beispiel von Grünfläche versus Luxuskaufhaus liegt die Schlussfolgerung nahe, dass die Bevölkerung die forcierten Leitbilder der Profitabilität und der ökonomischen Bedeutung dermaßen verinnerlicht hat, dass neue Luxuskaufhäuser als „richtigere“ Entscheidung gewertet werden könnten. Sie wären wertvoll für den regionalen Wirtschaftsstandort oder entlasten den Stadthaushalt und kämen somit der gesamten Stadtbevölkerung – wenn auch um Ecken – zugute. Einen kurzen kritischen Einblick bietet die Betrachtung möglicher Auswirkungen auf ausgewählte (soziale) Gruppierungen: So würden im Zuge der Errichtung des neuen Luxuskaufhauses Arbeitsstellen geschaffen, das kommunale Steueraufkommen würde vermutlich profitieren. Dennoch ist in Anbetracht der marxistischen Wirtschaftstheorie bekannt, dass Vermögens- und Einkommensunterschiede in diesen Wirtschaftsprozessen reproduziert werden. Arbeitnehmer:innen würden demnach nicht im gleichen Ausmaß wie involvierte Kapitalist:innen vom neuen Warenhaus profitieren. Hinzu kommt eine mögliche Debatte rund um die Qualität der Arbeit: Welche Arten der Beschäftigung würden ermöglicht? Und wie wäre die vertragliche soziale und rechtliche Absicherung?

Die Ideologie des Wirtschaftswachstums und Wohlstands und die damit durchgesetzten und realisierten Projekte und Vorhaben im Stadtraum zeigen laut Wissel (2016:265) die „Auseinandersetzungen um Hegemonie, partikulare Interessen so zu verallgemeinern, dass sie zum Interesse aller zu werden scheinen.“ Die damit verknüpfte Begünstigung von ökonomisch verwertbaren Stadtentwicklungsstrategien, wie etwa der Errichtung eines Luxuskaufhauses in städtischer Bestlage, kann dem Streben des Bürgertums nach Verallgemeinerung zugeschrieben werden. Für vulnerable und marginalisierte Gruppen, wie etwa Migrant:innen, Alleinerziehende, Pensionist:innen oder finanziell Benachteiligte könnte dies aufgrund verschiedener, eventuell überlappender struktureller

Ungleichheitsdimensionen eine Schwierigkeit darstellen. Sie würden vermutlich aufgrund fehlender individueller (sozialer, materieller oder institutioneller) Ressourcen von öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen, einer adäquaten öffentlichen Versorgung und öffentlich finanziertem Wohnraum profitieren.

Gramscis Theorie zum bürgerlichen Bestreben nach einer Verallgemeinerung und die assoziierte dynamische Kompromissbildung mit der subalternen Klasse bietet nicht den alleinigen Ansatz für eine kritische Untersuchung von gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnissen. Auch der französische Philosoph Michel Foucault beschäftigte sich kritisch mit der staatlichen Machtausübung und greift dabei Gramscis Überlegung auf, dass gesellschaftlicher Gehorsam nicht bedingungslos auf Zwang basiert. Stattdessen identifizierte er (neben anderen historischen Machttypen) die Disziplin als ein leitendes Mittel zur Durchsetzung der staatlichen Macht auf die Gesellschaft und Individuen zugleich (Foucault, 1995:201). Seine Theorie ist angelehnt an Berthams Konzept des perfekten Gefängnisses, denn laut Foucault sei die staatliche Führung aufgebaut wie ein Konstrukt der ständigen Überwachung „*to induce in the inmate a state of conscious and permanent visibility that assures the automatic functioning of power*“ (Foucault, 1995:201). Dabei betont er die individuelle Selbstdisziplinierung, die bewirke, dass „*the exercise of power is not added on from the outside, like a rigid, heavy constraint, to the functions it invests, but is so subtly present in them as to increase their efficiency by itself.*“ (Foucault, 1995:206).

Umgelegt auf die Gegenwart bedeutet dies, dass sich die staatliche Machtausübung nicht nur in den staatlichen Apparaten, wie etwa Gerichten, Parlamenten oder der Polizei wiederfindet, sondern von den individuellen Gesellschaftsteilnehmenden aktiv reproduziert wird und diese somit ihre Macht- und Herrschaftsverhältnisse selbst aktiv mitfestschreiben. Laut Foucault (1995:216) wurde diese Disziplinierung über die vergangenen Jahrhunderte von der bürgerlichen Klasse aktiv herbeigeführt und mittels diverser Techniken und Institutionen verallgemeinert. Analog zu Gramsci sieht auch Foucault (1995:221) hierin die Bestrebungen der bürgerlichen Klasse, die Gesellschaft anhand der gewünschten Kapitalakkumulation des Bürgertums zu organisieren und die erstrebte Weltanschauung zu verbreiten. Das Ungleichgewicht in den Macht- und Herrschaftsverhältnissen wird schließlich durch diese Disziplinierung gesichert, habe sie doch „*the precise role of introducing insuperable asymmetries*“ (Foucault, 1995:222).

Foucaults Theorie erlaubt eine kritische Perspektive auf gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse – für die gestellten Forschungsfragen scheint sich Gramscis Zugang jedoch besser zu eignen. Denn die Selbstdisziplinierung wird heute womöglich vorrangig mit neuartigen Technologien, wie etwa Überwachungskameras oder Smart Home Devices wie Amazons Alexa, forciert.

Derartige technologische Aspekte werden auch in gegenwärtigen Stadtentwicklungsstrategien aufgegriffen. In Wien wurde etwa im Zuge der Umgestaltung des Pratersterns die Videoüberwachung ausgebaut (Gaigg, 2019) und auch im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung der Inneren Stadt soll diese angewandt werden (Krutzler & Al-Youssef, 2022). Dieser Technikfokus in der Analyse von Macht- und Herrschaftsverhältnissen stellt sich in Anbetracht der später folgenden Arbeitsdefinition des Smart City Konzepts als nicht geeignet heraus.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Marx das Fundament für eine kritische Auseinandersetzung mit der systematischen Kapitalakkumulation zugunsten des Bürgertums und der assoziierten Rolle des Staates legte (Jessop, 2007:40). Gramsci erweiterte die ökonomisch zentrierte Theorie, da er die Beständigkeit dieser Herrschaftsverhältnisse in mehr als dem bloßen staatlichen Gewaltmonopol verwurzelt sah (Pohn-Lauggas, 2017:23); mittels seinen Theorien kam er zum Schluss, dass sich Bürgertum und subalterne Klassen in einer dynamischen Kompromissbildung wiederfinden, die die Verallgemeinerung der Weltanschauung der Bourgeoisie zum Ziel hat; zentral für die Hegemoniebildung und gesellschaftliche Manifestierung der gewünschten Werte und Einstellungen seien hierbei vom traditionellen Staat losgelöste institutionelle und kulturelle Einrichtungen (Demirović, 2013:7).

Durch die Verknüpfung dieser Theorien wurde die Basis für eine breite Analyse der gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse gelegt. Sie zeigt, dass staatliche Macht keineswegs rein in den staatlichen Apparaten zentriert ist; vielmehr ist es ein stark verwobenes Netz an Techniken, Mechanismen und Ideologien, die die Vorrangstellung der bürgerlichen Klasse absichern und bestehende Ungleichheiten strukturell verschärfen.

Gramscis gesellschaftskritische Zugänge geben Anhaltspunkte, wie gegenwärtige Stadtentwicklungsprogramme in Angesicht der neoliberalen Ideologie eingeordnet werden können. Für die gestellte Fragestellung ist jedoch zunächst hilfreich zu analysieren, wie und auf welchen Ebenen derartige Projekte und Vorhaben das Stadtbild formen und die gesellschaftlichen Machtverhältnisse festschreiben. Dafür eignet sich die kritische Stadtforschung und insbesondere der marxistische Soziologe Henri Lefebvre, welcher mit seinem Verständnis für die Produktion von Raum einen guten Zugang für derartige Analysen bietet.

3.3. Die Produktion von Raum

Mit der kritischen Stadtforschung lässt sich die Multidimensionalität und Verworrenheit historischer und gegenwärtiger Einflüsse im städtischen Raum erklären. Sie bedient sich an Wissen und Erkenntnissen aus angrenzenden Fachgebieten, so auch der Politischen Kritischen Ökonomie bzw. der kritischen Gesellschaftsanalyse, um die immer komplexer werdenden stadtpolitischen Entwicklungen einzuordnen (Jürgens, 2015:62). Sie zeigt damit, ähnlich zu Gramsci, auf, dass der vorherrschende

neoliberale Stadttypus der unternehmerischen Stadt als Ergebnis vorangegangener politischer und ideologischer Bewegungen verstanden werden muss. Angesichts seiner historischen Wandelbarkeit kann der städtische Raum folglich keinem starren Pfad der Entwicklung unterworfen sein, sondern muss als formbar verstanden werden (Brenner, 2009:198). Diese Erkenntnis kann auf das in den 1970er Jahren veröffentlichte Werk ‚La production de l’espace‘ von Henri Lefebvre und seine radikale Neuinterpretation des Verständnisses für den städtischen Raum zurückgeführt werden. Marxistische Stadtgeograf:innen legten hierbei den Grundstein für eine Neueinschätzung bezüglich des Zusammenspiels von gesellschaftlichen Veränderungen und deren räumlicher Ausdrücke (Holm, 2015:7; Günzel, 2020:86); sie waren überzeugt, dass *„the distinctive role which space plays in both the organization of production and patterning social relationships is consequently expressed in urban structure.“* (Harvey, 2009:305).

Der Sachverhalt scheint komplex, als dass Raum per se ein schwer begreifbares Phänomen darstellt: Er existiert und doch existiert er nicht; er stellt keine physische Realität da, und doch formt er den Alltag. Seinen Ausgangspunkt findet er in der Natur bzw. der physischen Umwelt, die in den vergangenen Jahrzehnten nach den gesellschaftlichen Vorstellungen geformt, verändert und zerstört wurde. Die darin enthaltene Summe an errichteter und wieder verschwundener Infrastruktur hinterlässt laut Lefebvre bleibende Einflüsse auf den Raum und die darin eingebetteten sozialen Beziehungen. Letztere sind es, die erst durch ihren räumlichen Ausdruck reale Existenz erlangen – denn *„ihre Basis ist räumlich“* (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:402-404). Auch hier lohnt sich ein Rückgriff auf das bisher verwendete Beispiel der neuen Grünfläche versus Luxuskaufhaus und ihren Einfluss auf soziale Beziehungen verschiedener sozialer Gruppierungen: Ein neuer Park im dicht bebauten Gebiet biete die kostenlose Möglichkeit für Austausch unter Nachbar:innen, Jugendlichen oder Familien; neue konsumfreie Rückzugs- und Verweilmöglichkeiten würden in der Stadt geschaffen. Mit der Errichtung eines neuen Luxuskaufhauses wären die sozialen Beziehungen andere: Sie wären zwischen Verkäufer:innen und Kund:innen und vermutlich stark an ökonomische Gegebenheiten gebunden. Aufgrund dieser Vielfältigkeit der Möglichkeiten, ist es hilfreich zu untersuchen, auf welchen Ebenen der städtische Raum die sozialen Beziehungen und Interaktionen beeinflusst und festschreibt.

Den Kern der Theorie bildet demnach die Annahme, dass Raum nicht naturgegeben sei, sondern eben durch gesellschaftliche Theorien, Praxen und Gesetze geschaffen und geformt wird. Die banalste Form der Repräsentation bilden dabei Denkmäler und Bauwerke, welche die Produktions- und Machtverhältnisse im Raum widerspiegeln. Diese Ausdrucksformen von Macht lassen sich nicht auf ihr physisches Umfeld begrenzen – sie zeigen sich laut Lefebvre in drei verschiedenen Dimensionen des städtischen Raumes, die sich zwar in ihrer Wahrnehmung unterscheiden, in der Praxis dennoch teils fließend ineinander übergehen (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:32); er *„meint, dass zwischen Praxis und Theorie des Raums eine Dialektik besteht, insofern beide gegenseitig aufeinander wirken und sich*

dadurch verändern“ (Günzel, 2015:91). Zwischen städtischer Gesellschaft und (urbanem) Raum besteht somit eine Wechselbeziehung, sodass sie sich gegenseitig beeinflussen und formen.

Demnach identifizierte Lefebvre folgende Dimensionen des Raumes:

1. **Raumpraxis:** Sie bildet die Basis mit den subjektiven Erfahrungen und Taten, die von städtischen Bewohner:innen im Alltag wahrgenommen bzw. verrichtet werden. Ein gewisses Niveau an „Kompetenz“ und „Performance“ wird in der räumlichen Praxis von den einzelnen Mitgliedern der Gesellschaft vorausgesetzt. Durch deren Handlungen werden der materielle Raum und die darin reflektierten Machtverhältnisse (re)produziert (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:33).

Die Raumpraxis umfasst die gebaute Stadt, ihre Gebäude und ihre Infrastruktur. Jede:r Stadtbewohner:in agiert in diesem Raum unterschiedlich gemäß der individuellen Lebensweise und -hintergründe. Zum Beispiel unterscheidet sich das Stadtbild in der Wiener Innenstadt zu dem am Stadtrand; es herrschen etwa Abweichungen im Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, zum schulischen oder gesundheitlichen Angebot, die die persönliche Mobilität und Verhaltensweisen in der Stadt beeinflussen.

2. **Raumrepräsentation:** In der Praxis lässt sich kaum zwischen erster und zweiter Dimension unterscheiden. Differenzen lassen sich hingegen von der theoretischen Auslegung und der konzipierten Wahrnehmung ableiten. Die Raumrepräsentation umfasst die Ordnung des städtischen Raumes nach objektivem Prinzip – sprich die Nutzung und Einteilung des Raumes auf etwa Stadtplänen und -karten (Günzel, 2020:78; Rolshoven, 2012:164; Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:33).

Der gelebte Raum wird anhand gewisser Kriterien eingeteilt und strukturiert. Diese Einteilung sind in Wien etwa die einzelnen Bezirke mit ihren kleinteiligen Grätzln. Die in der Raumpraxis erlebten Erfahrungen können folglich spezifischen Orten zugeordnet werden – im siebten Wiener Gemeindebezirk lebt es sich demnach anders als in der Brigittenau.

3. **Repräsentationsräume** verbinden das Physische des Raumes mit dem Gelebten, dem Historischen, dem Gegenwärtigen und dem Zukünftigen. Sie verkörpern dabei *“complex symbolisms, sometimes coded, sometimes not, linked to the clandestine or underground side of social life, as also to art.”* (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:33)

Sie vereinen also Raum und ideologische gesellschaftliche Zuschreibungen und formen somit die Lebenswelt der Bewohner:innen mit den darin zugrunde liegenden komplexen, wechselseitigen Beziehungen (Rolshoven, 2012:164). Die Repräsentationsräume können demnach auch die hegemonialen Kräfteverschiebungen über das Kräfteressen zwischen subalternen und bürgerlicher Klasse im urbanen Raum aufzeigen.

Der städtische Raum und die darin eingebetteten Beziehungen werden durch Stadtentwicklungsprojekte geformt. Am Beispiel Wien werden etwa folgende konkreten Vorhaben die Dimension der Raumpraxis in den kommenden Jahrzehnten beeinflussen: In den inneren Bezirken werden unbebaute Gebiete im zweiten Bezirk, wie etwa das Nordbahnareal, erschlossen, der Donaukanal wird aufgewertet und der Westgürtel attraktiviert; in den äußeren Bezirken entstehen hunderte neue Wohnkomplexe, ganze Nachbarschaften werden hier auf bisher unbebauten Arealen und Grünflächen neu errichtet (Wasserburger, 2019). Zudem kann sich auch die Raumpräsentation über die Jahre wandeln: Mit neuen technologischen Möglichkeiten können modernste Stadtkarten und -modelle erstellt werden. In Wien etwa wurde 2019 eine Hitzekarte erstellt, die die Hitzevulnerabilität nach Alter in den jeweiligen Bezirken demonstriert (ECOTEN, 2019).

Derartige räumliche Umsetzungen und Vorhaben, die unter dem Begriff der Stadterneuerung gebündelt werden (Holm, 2015:19) haben direkte Auswirkungen auf das Stadtbild und „[...] zugleich direkt auf die Wohn- und Lebensverhältnisse der Bewohnerschaft in den betreffenden Gebieten.“ (Holm, 2015:9). Sie beschreiben die Repräsentationsräume, die den gelebten Raum mit dem erdachten Raum verbinden und die darin eingebetteten Macht- und Herrschaftsverhältnissen widerspiegeln. Die Stadtentwicklungsgebiete, ob in den Wiener Innen- oder Außenbezirken, dürften sich demnach nicht nur auf neu zuziehende Bewohner:innen auswirken, sondern auch erheblichen Einfluss auf die bereits dort lebenden Personen und die darin eingebetteten sozialen Beziehungen haben.

So kann die Blüte des Roten Wien, die maßgebliche Errungenschaften für Arbeiter:innen mit sich brachte, unter anderem an zehntausenden Wiener Gemeindebauten wahrgenommen werden, die auch heute noch das Stadtbild wesentlich prägen und Hunderttausenden leistbaren Wohnraum bieten. In Anbetracht der Anzahl an neu errichteten Gemeindebauten über die Jahrzehnte (Putschögl & Zoidl, 2019) liegt die Vermutung nahe, dass auch hier mögliche Rückschlüsse auf die Verschiebung der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse gezogen werden können. So zeigt Putschögl & Zoidls (2019) Artikel deutlich, dass sich öffentliche Investitionen in den sozialen Wiener Wohnbau ab den 1970er Jahren massiv reduzierten und erst seit wenigen Jahren – und in weit geringerem Ausmaß – wieder im Auftrag der Stadt Wien gebaut wird.

Der beschriebene ideologische Umbau der Stadt fand und findet folglich seinen Ausdruck auch im urbanen Raum: Es wird gelärmt, gestaubt und gebaut. Ganze Stadtviertel werden dabei abgerissen und neu aus dem Boden gestampft. Ganze Nachbarschaften können bei derartigen Vorhaben von ihren Wohnorten verdrängt und stigmatisiert werden (Diebäcker, 2020:26ff.). Um die Ziele der Sustainable Development Goals – u. a. Chancengleichheit, Empowerment und Inklusion für die bis zu einer Milliarde neuer globaler Stadtbewohner:innen – zu erreichen, braucht es inklusive Urbanisierungsstrategien (McGranahan et al, 2016:13,29,30). Auch die Stadt Wien erkennt diese

Leitmotive in ihren neu vorgestellten Positionspapieren „Wiener Klimafahrplan“ und „Smart City Strategie“ an. Diese Strategien werden maßgeblich die kommunale und gesellschaftliche Entwicklung der zukünftigen Jahre und das Wohlergehen der Wiener Bevölkerung beeinflussen und im späteren Verlauf dieser Arbeit ausführlich untersucht. Zunächst wird jedoch noch auf mögliche Spannungsfelder in der Stadtentwicklung eingegangen.

3.4. Zusammenfassung und Interpretation

Die (nicht) gebaute städtische Infrastruktur und die sozialen Beziehungen in der Stadt könnten Einblicke in das Ringen um Kompromisse zwischen herrschender und subalternen Klasse geben. So könnte eventuell etwa der ungebrochene Boom für Luxus-Eigentumswohnungen in städtischer Bestlage (Zoidl, 2022), obwohl ein Großteil der heimischen Bevölkerung keine unerwarteten Ausgaben in Höhe von 1.300 Euro decken kann (Lindorfer & Hofer, 2022), Rückschlüsse auf asymmetrische Macht- und Herrschaftsverhältnisse erlauben.

Der urbane Raum scheint sich nicht anhand der gesellschaftlichen Bedürfnisse zu entwickeln; zumindest nicht dahingehend, was anhand der gegenwärtigen Herausforderungen – Klimakrise und massive Ungleichheiten zwischen den sozialen Klassen – tatsächlich benötigt würde. Die Bevorzugung ökonomisch-verwertbarer Projekte und Auswirkungen auf verschiedene soziale Gruppierungen wurde bereits eindrücklich mit dem Beispiel Luxuskaufhaus versus neue Grünfläche demonstriert.

Die Anwendung von Gramscis Hegemonietheorie bietet Anhaltspunkte, um diese Entwicklungen anhand der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse einzuordnen. Zum einen können diese auf den aufgelösten, institutionell verankerten Kompromiss zwischen Arbeit und Kapital zurückgeführt werden, der eine Verschiebung der Machtverhältnisse hin zum Kapital zur Folge hatte. Diese Neuausrichtung wurde im Zuge der Neoliberalisierung über alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens politisch und ideologisch vorangetrieben. Der Umfang der Aufgaben und Leistungen des europäischen Wohlfahrtsstaates wurde diesbezüglich reduziert, damit verbundene gesellschaftliche Gegebenheiten parallel dazu als kausal vermittelt. Das Resultat scheinen massive soziale Ungleichheiten in Hinblick auf Vermögen und gesellschaftliche Teilhabe zwischen sozialen Gruppierungen, die systemisch im Wirtschafts- und Gesellschaftsleben verankert sind.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass sich neoliberale Grundsätze und Theorien – trotz ihrer strukturell bedingten Verschärfung von bestehenden Macht- und Vermögensungleichheiten – nicht nur in Parteibüchern am rechten Rand wiederfinden. Sie genießen auch breite Unterstützung im scheinbar mitte-links orientierten Parteispektrum (Jessop, 2019:894). Als Beispiel bietet sich hier ein kurzer Auszug aus einem Dokument zur Wiener Stadtentwicklung, das unter der Rot-Pinken Stadtregierung veröffentlicht wurde und im späteren Teil dieser Arbeit genauer anhand seiner Zielsetzungen untersucht wird, an. Auf Seite 22 (Magistrat der Stadt Wien, 2022) liest sich folglich: „Ein

wesentliches Element der Wiener Identität ist das Streben nach sozialer Gerechtigkeit, nach Generationengerechtigkeit und Inklusion“; nur ein paar Seiten weiter wird festgehalten, dass „rasches Handeln und zielgerichtete Investitionen in die postfossile Gesellschaft große Chancen für den Wirtschaftsstandort Wien [bieten]“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022:28).

Im Spannungsfeld von Stadtplanung, Wirtschaftswachstum und sozialer Gerechtigkeit nehmen Stadtentwicklungsstrategien eine komplexe Rolle ein. Dank Lefebvres (1991) Ausführungen zur Produktion von Raum ist bekannt, dass ihre Ausgestaltung wesentlich dazu beiträgt, den städtischen Raum für künftige Generationen und die darin eingebetteten sozialen Beziehungen zu strukturieren; dennoch bietet die Formbarkeit des Raumes die Möglichkeit auf ein gerechteres, klimafreundliches und inklusiveres Zusammenleben. Für ein Verständnis, wie das Stadtentwicklungskonzept der Smart City in Anbetracht der Neoliberalisierung und der asymmetrischen Macht- und Herrschaftsverhältnisse einzuordnen ist, wird im folgenden Teil dem Ursprung des Konzeptes nachgegangen und untersucht, was es umfasst. Anschließend wird eine Arbeitsdefinition des Smart City Begriffs festgelegt, ehe österreichische Smart City Programme der öffentlichen Hand empirisch untersucht werden. So sollen die diversen Stadtentwicklungsstrategien in Anbetracht ihrer inhaltlichen Ausrichtung kritisch beleuchtet und Antworten auf die Forschungsfragen gegeben werden können.

4. Das Konzept der Smart City

Im globalen Norden scheinen Entscheidungsträger:innen eine mögliche Lösung für die grassierenden Probleme auserkoren zu haben: Das Konzept der Smart City. Seit Jahrzehnten beeinflusst es die Debatte, wie die Stadt der Zukunft aussehen soll und doch weiß man bisher überraschend wenig, was sich hinter dem Begriff genau verbirgt. Klar ist jedoch, dass sich die Idee dank großzügiger Forschungsförderungen, besonders in der Europäischen Union, reichlicher Beliebtheit erfreut (Vanolo, 2013:888).

4.1. Die Smart City als mögliches Allheilmittel?

Angesichts des hohen Stellenwerts auf europäischer Ebene, wird der Smart City die Tür geöffnet, das wegweisende Konzept für die urbane Gestaltung der kommenden Jahrzehnte zu werden. Eine neue Ära der städtischen Versorgung, Organisation und Verwaltung soll durch die Smart City eingeleitet werden. Als Mittel zur Bewältigung der zunehmenden Urbanisierung, sollen neue Instrumente, Technologien und Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung ein inklusives, ressourcenschonendes und klimafreundliches Miteinander ermöglichen. Dieses Vorhaben stößt bei diversen Akteur:innen auf reges Interesse: Die EU stellt Milliarden zur Verfügung, private Technologieunternehmen investieren in urbane Digitalisierungsvorhaben und Bürgermeister:innen brüsten sich mit ihrer Darstellung der futuristischen ‚grünen‘ Stadt (Vanolo, 2013:883,888,894).

Für die Bürger:innen und die Stadtverwaltung bedeutet das vor allem eines: Veränderung. Gepaart mit den durch die Globalisierung begünstigten Mobilitätsbewegungen entsteht ein neuartiges Zusammenleben, das zunehmend *„heterogen, plurikulturell, sozialräumlich ausgedehnt und entgrenzt [ist]. Vor allem Städte sind Orte, die Diversität und Heterogenität begünstigen, Differenzen zulassen und von einem stetigen Wandel gekennzeichnet sind.“* (Pilch Ortega, 2015:173). Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) könnten diese komplexe Beziehung zwischen Kommunen und den darin lebenden Personen nochmals drastisch vereinfachen, optimieren und gar ein gewisses Stück revolutionieren; in Hinblick auf die Fülle an neuartigen Möglichkeiten ergeben sich nie zuvor dagewesene Formen der politischen Führung und Partizipation (Eckardt, 2015:161).

Für ein Verständnis, warum das Konzept eine derartige Popularität unter politischen Entscheidungsträger:innen genießt, wird vorab ein Blick auf seine Entstehungsgeschichte geworfen und demonstriert was sich hinter dem Begriff versteckt und wo er seine Ursprünge findet.

Herkunft und Einflussfaktoren

Coe et al (2001:80ff.) sieht die Ursprünge des heutigen Smart City Konzepts etwa in den Umbrüchen, die durch die voranschreitende Globalisierung und die revolutionären Informations- und Kommunikationstechnologien hervorgebracht wurden; kombiniert mit dem demografischen Zuzug in die Städte wurden die Karten des urbanen Zusammenlebens neu gemischt; nie zuvor dagewesene soziale, politische und ökonomische Transformationen würden ermöglicht. Bürger:innenbeteiligungen und die Einbindung der lokalen Bevölkerung in partizipative Prozesse könnten bisher nicht erschließbare Zugänge der politischen Führung ermöglichen.

Annalisa Cocchias (2014:13-43) systematische Literaturrecherche bietet einen weit umfassenderen Zugang zum Thema an. Ihre Ausgangsüberlegung: Der Begriff „smart“ wird im Stadtkontext gern verwendet: Es sei die Rede von der intelligenten Stadt, der digitalen Stadt, oder der nachhaltigen Stadt; es werde jedoch nicht klar dargelegt, welche Voraussetzungen eine Stadt erfüllen müsse, um als „smart“ zu gelten – meist sei es eine willkürliche Auswahl gewisser Merkmale, die sich Städte zuschreiben, ohne sich auf eine konkrete Definition zu beziehen.

Mithilfe der Analyse von wissenschaftlichen Papers und Case Studies, die zwischen 1993 und 2012 veröffentlicht wurden, geht Cocchia (2014:13,18) ebendiesen Unstimmigkeiten auf den Grund. Sie kommt zum Schluss, dass die neuen, „smarten“ Entwicklungen seit den 90er Jahren zwei Hauptströmungen zugeordnet werden können: Der Entstehung einer „Digital City“ oder einer „Smart City“. Beide Konzepte wurden seit ihrem erstmaligen Auftauchen von verschiedenen Faktoren begünstigt und beeinflusst. Der grundlegende Unterschied beider Ideen: Die „Digital City“ hat einen starken Technikbezug und -fokus, der in einer „Smart City“ nicht zwingend gegeben sein muss. In ihrer Literaturanalyse identifiziert Cocchia (2014:25-27) fünf konkrete Zeitpunkte, die als fördernd für die Genese beider Konzepte angesehen werden, allerdings jeweils in unterschiedlichem Ausmaß:

1. **1997:** Mit der Unterzeichnung des Kyoto Protokolls wird ein verpflichtender Rahmen für die Einführung von Umweltstrategien auf städtischer und staatlicher Ebene geschaffen. Die neuen Klimaschutzambitionen werden auch im urbanen Raum schlagend und fördern demzufolge die Entstehung der Smart City mehr als die der Digital City.
2. **2000:** Das Internet wird zum Massenmedium und für die Allgemeinheit zugänglich. Dies beeinflusst vor allem die Publikationen rund um Digital Cities positiv, zeichnen sich diese doch besonders durch das Element der Vernetzung im gesellschaftlichen Alltag aus.
3. **2005:** Das 1997 unterzeichnete Kyoto Protokoll tritt in Kraft. Mit der verstärkten Aufmerksamkeit auf neue Klimaschutzmaßnahmen und die Reduzierung von CO₂-Emissionen steigt auch die Anzahl an wissenschaftlichen Papers zu Smart City Konzepten; die Dringlichkeit von Klimawandelanpassungsmaßnahmen fließt vermehrt in städtische Planungskonzepte ein.

4. **2008:** Der Technologieriese IBM veröffentlicht seine neue Zukunftsstrategie „Smarter Planet“; sie soll trotz oder eben gerade aufgrund der vorherrschenden ökonomischen Umbrüche den Weg in eine vernetzte Gesellschaft ebnen. Big Data wird als möglicher Schlüssel für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts genannt, welcher Unternehmen, öffentlichen Verwaltungen und der Zivilgesellschaft zugleich zugutekommen soll. Der starke Technikfokus begünstigt demnach die Entwicklung von Digital Cities.
5. **2010:** Die EU veröffentlicht ihre Rahmenstrategie „Europa 2020 – eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“. Das von der EU-Kommission erarbeitete Papier umfasst einen Fahrplan aus der Wirtschafts- und Finanzkrise und rückt Digitalagenden ins Zentrum des geforderten Handelns; es ist die Rede von der „*digitalen Gesellschaft*“ (Europäische Kommission, 2010:15); gleichzeitig werden Mitgliedsstaaten aufgefordert „*die Einführung und Verwendung moderner Online-Dienste zu fördern*“ (Europäische Kommission, 2010:17). Im Positionspapier wird folglich nicht explizit auf die Schaffung bzw. Förderung von Smart Cities bzw. Digital Cities eingegangen, sondern vielmehr eine allumfassende Digitalisierung der europäischen Lebensweise angestrebt, um so die Herausforderungen der Wirtschaftskrise zu überwinden.

Cocchia (2014:30,33) sieht in den vermehrten Publikationen rund um die Digital und Smart City ein Gemenge an politischen, ökologischen und technischen Entwicklungen und Entscheidungen, die deren Entstehung begünstigen. Besonders seit Erscheinung der Rahmenstrategie Europa 2020 mehren sich die wissenschaftlichen Veröffentlichungen rund um die Thematik, wobei jedoch beobachtet werden kann, dass ab 2010 die Smart City im (wissenschaftlichen) Diskurs im Vergleich zur Digital City an Bedeutung gewinnt. Das wird primär auf den implizierten Umwelt- und Klimaaspekt derartiger Vorhaben zurückgeführt. Demnach werden Informations- und Kommunikationstechnologien zwar auch in der Smart City eine große Rolle bemessen, jedoch werden diese nicht als ausschlaggebendes Kriterium einer solchen erachtet, sondern als ein mögliches Instrument, um umweltfreundliche Strategien im urbanen Raum zu implementieren.

Trotz dieser historischen Herleitung scheint immer noch unklar, was sich hinter dem Terminus verbirgt. „Die Smart City“ als solches gibt es nicht; sie verkörpert eine Bandbreite an verschiedenen umweltbezogenen, sozialen und digitalen Komponenten, die in ihrer Gesamtheit eine lokal spezifische Ausgestaltung einer Smart City ergeben. Die empirische Untersuchung zeigt eines deutlich: Für eine „smarte“ Stadt braucht es mehr als die Implementation von neuen Hightech Produkten und Prozessen, stattdessen sei es „[...] *a key strategy to improve the quality of life of billions of people living in cities all over the world.*“ (Cocchia, 2014:41)

Für die gestellte Forschungsfrage ist demnach essenziell zu eruieren, welche Bereiche des städtischen und gesellschaftlichen Lebens eine Smart City umfasst und beeinflusst. Nur so kann untersucht werden, ob bestehenden Ungleichheiten und asymmetrischen Macht- und Herrschaftsverhältnissen im urbanen Raum entgegengewirkt werden kann bzw. ob dies überhaupt gewünscht ist. Dementsprechend wird im folgenden Abschnitt eine Arbeitsdefinition für das Konzept der Smart City festgelegt, um im späteren Verlauf – bei der Analyse österreichischer Smart City Programme der öffentlichen Hand – diese als Referenz und Vergleichspunkt heranziehen zu können.

4.2. Arbeitsdefinition der Smart City

Vermutlich aufgrund der bisher relativ jungen Entstehungsgeschichte der Smart City fehlt es bisher an einer konkreten Definition. Zusätzlich schien die Notwendigkeit derartiger städteplanerischer Vorhaben vor wenigen Jahrzehnten schlicht nicht vorhanden: Die technischen Möglichkeiten waren in diesem Ausmaß nicht denkbar, die Klimakrise wurde nicht in dieser Dringlichkeit beachtet und die sozialen Ungleichheiten waren nicht dermaßen stark ausgeprägt wie im Jahr 2022. Welche Bereiche also soll und kann eine Smart City abdecken?

Ihre Einflüsse begrenzen sich, trotz der implizierten technologische Nähe, nicht rein auf das Vernetzen durch Informations- und Telekommunikationskanäle (Giffinger & Gudrun, 2010:14; Hollands, 2008:306; Leitheiser & Follmann, 2020:894). Eine oft aufgegriffene Definition liefern Giffinger & Gudrun (2010: 13-15): Mittels Literaturanalysen und einem runden Tisch zum Thema konnten sechs entscheidende Charakteristika einer Smart City identifiziert werden, auf die sich Stadtentwicklungsvorhaben beziehen können. In der nachstehenden Grafik werden die sechs Überkategorien mit den für die vorliegende Arbeit subjektiv relevanten Unterpunkten dargestellt:

6 Smart City Charakteristiken

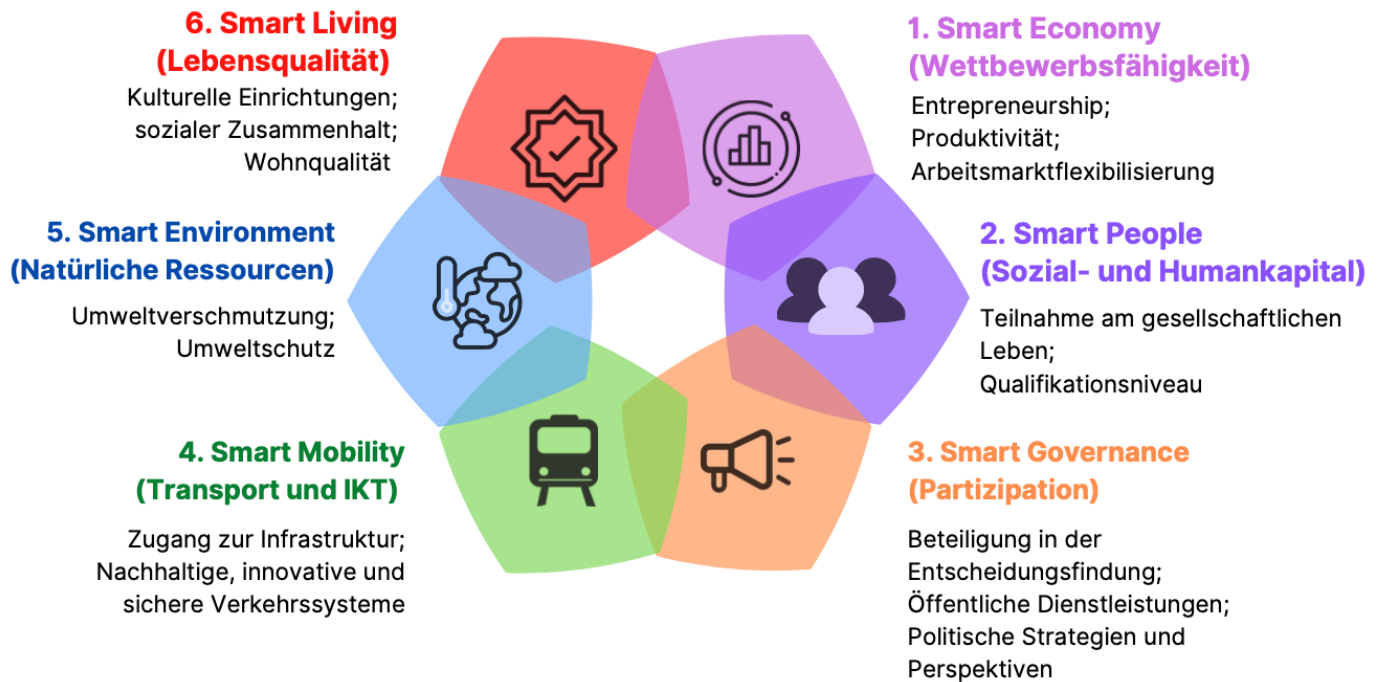
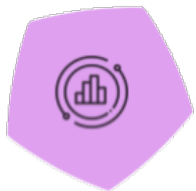


Abbildung 1: Eigene Darstellung der sechs Smart City Charakteristiken mit ausgewählten Beispielen nach Giffinger & Gudrun (2010:14ff.)

Eine Smart City widmet sich folglich diesen sechs Charakteristiken, die von Giffinger & Gudrun (2010:14ff.) als relevant identifiziert wurden. Das Attribut „smart“ beschreibt demnach vor allem das Bestreben, die genannten Bereiche im Vergleich zu ihrer Ausgangssituation im Kontext der Stadtentwicklung zu verbessern:



Die **Smart Economy** umfasst folglich den städtischen Produktions- und den Arbeitsmarkt, die durch „smarte“ Maßnahmen in Zukunft wettbewerbsfähiger werden sollen.



Smart People bezieht sich auf das urbane Sozial- und Humankapital. Eine Smart City widmet sich unter anderem auch der Verbesserung der gesellschaftlichen Teilnahmechanen und der Hebung des Qualifikationsniveaus der lokalen Bevölkerung.



Smart Governance bedeutet in der Smart City vor allem Partizipation. Die Bewohner:innen sollen in städtische Entscheidungsprozesse eingebunden werden, was auf lange Sicht eine Anpassung bisheriger politischer Strategien mit sich bringt. In der theoretischen Auslegung

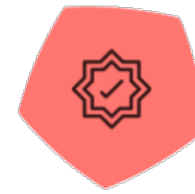
scheint der Ansatz der Smart Governance emanzipatorisch auf marginalisierte und vulnerable Gruppen wirken zu können, indem er ihnen mehr Teilhabe an demokratischen Prozessen verschafft.



Smart Mobility: Der Zugang zur öffentlichen Infrastruktur unterscheidet sich je nach Grätzl. Lefebvre hat aufgezeigt, wie unterschiedlich sich die Raumpraxis – die alltäglichen Erfahrungen der urbanen Bevölkerung – je nach Stadtteil ausgestaltet. Eine Smart City bietet allen Menschen Zugang zur benötigten Infrastruktur und tut dies klimaschonend und nachhaltig.



Smart Environment fokussiert sich auf die städtische Natur und Umwelt. Hier zeigt sich der von Cocchia (2014) untersuchte Schwerpunkt auf Klimaschutzmaßnahmen in Smart Cities. Konkret kann das bedeuten: Bestehende Grünflächen schützen, neue schaffen und ausbauen.



Smart Living bezieht sich auf die städtische Lebens- und Wohnqualität. Sie wird stark von den bisher aufgelisteten Kriterien beeinflusst: Mehr Grünflächen, ein gerechter Zugang zur städtischen Infrastruktur und ein Mitspracherecht in Entscheidungsprozessen können die subjektive Lebensqualität positiv beeinflussen. Zusätzlich werden unter diesem Charakteristikum kulturelle Einrichtungen und der soziale Zusammenhalt als mögliche beeinflussende Unterpunkte erwähnt.

Abbildung 2: Icons
Smart City
Charakteristiken;
eigene Darstellung

Kommunalverwaltungen, die die Schaffung einer Smart City anstreben, widmen sich folglich der Verbesserung einzelner oder aller aufgelisteten Charakteristiken; die Ausgestaltung und Fokussierung, welche Bereiche in das Zentrum von städtischen Planungskonzepten gerückt werden, unterliegt auch den individuellen technologischen, politischen und sozialdemografischen Gegebenheiten. Mit Blick auf die Grafik zeigt sich jedoch ein Aspekt sehr deutlich: Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) bilden nicht den Kern derartiger Smart City Vorhaben, sondern werden als Instrument für die Verbesserung der städtischen Organisation eingesetzt. Albino et al (2015:18) und Winkowska et al (2019:79) heben hier die Bedeutung der lokalen Bevölkerung und deren Einbezug auf die kommunalen Prozesse und Entscheidungen hervor.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden bereits diverse Herausforderungen identifiziert, mit denen der städtische Raum und die darin lebenden Personen konfrontiert sind. Die sechs Charakteristiken umfassen prinzipiell, je nach persönlicher Auslegung, all diese komplexen Problematiken. Gleichzeitig scheint sich auch die unternehmerische Stadt in der Smart City Grafik wiederzufinden: Wettbewerbsfähigkeit, Standortsicherheit, Entrepreneurship und Arbeitsmarktflexibilisierung wurden in den eingangs beschriebenen Entwicklungen als neoliberale Leitbilder erwähnt. Das Charakteristikum der Smart Economy scheint demnach den Entwicklungen der unternehmerischen Stadt im Zuge der

Neoliberalisierungen zugeordnet werden können. Mit einem programmatischen Hauptfokus auf diesen Aspekt des Smart City Konzepts läge die Vermutung nahe, dass dieses Stadtentwicklungsstrategie soziale Ungleichheiten und asymmetrische Macht- und Herrschaftsbeziehungen mit ihren Aktivitäten reproduziere.

Die übrigen von Giffinger und Gudrun (2010) identifizierten Charakteristiken könnten in ihrer theoretischen Auslegung hingegen emanzipatorisches Potenzial entfalten: Ein Fokus auf Smart People könne auf Basis einer Erhöhung des individuellen Qualifikationsniveaus die gesellschaftlichen Teilhabechancen verbessern; mittels einer Forcierung von Smart Governance Prozessen würde die politische Führung wesentlich um die Partizipation von Stadtbürger:innen ergänzt und ihnen so mehr Mitsprache in stadtpolitischen Entscheidungen ermöglicht; ein Schwerpunkt auf Smart Mobility könne in der Theorie allen Bewohner:innen einen gerechten Zugang zur benötigten Infrastruktur ermöglichen und Bestrebungen rund um Smart Environment könnten eine ausgleichende Funktion während sommerlichen Hitzewellen, auch für vulnerable Gruppen, einnehmen. Die Kombination all dieser Maßnahmen fußt im Smart Living Charakteristikum, das als Kennzeichen für die individuelle Lebens- und Wohnqualität dient.

Das bloße Label der Smart City scheint somit kein Garant für eine Stadtpolitik, die im Einklang mit den Sustainable Development Goals steht und Chancengleichheit, Empowerment und Inklusion bringt. Die individuellen lokalen Ausgestaltungsmöglichkeiten seien vielfältig, die damit verfolgten Ziele ebenso. Für die vorliegende Arbeit ist deshalb die Frage essenziell zu untersuchen, wie nationale Smart City Programme ausgelegt sind und auf welche dieser sechs Charakteristiken sie sich beziehen.

Das politische Interesse und die Chance auf eine neue, gerechtere Form des städtischen Zusammenlebens scheint in der theoretischen Auslegung gegeben – doch auch in der Theorie ist das Stadtentwicklungskonzept der Smart City nicht gefeit von Kritik.

4.3. Kritiken und Chancen

Das Stadtentwicklungskonzept der Smart City bietet folglich auch die Chance auf ein gerechteres Zusammenleben. Bukow etwa (2017:91-95) sieht in den gegenwärtigen Stadtplanungstrends eine Rückbesinnung auf eine inklusive Quartiersentwicklung – sie sei eine mögliche Option, um das Bestreben nach einer gerechten gesellschaftlichen Teilhabe zu erfüllen. Die Zielvorgabe solle eine von Beginn an auf Diversität und Nutzungsmischung bedachte Quartiersplanung sein, die formale und informelle Systeme vereint und so alle relevanten Bedürfnisse der Bewohner:innen direkt im Grätzl erfüllt. Der räumliche Fokus sei hierbei entscheidend, um durch diese Zentriertheit ein dichtes und gut vernetztes Quartier mit resilienten Strukturen – für Nachbar:innen und das Klima zugleich – zu schaffen; Bukow greift hier Lefebvres Theorie der Produktion von Raum auf und zeigt die

vielschichtigen Dimensionen des städtischen Zusammenlebens auf (Lefebvre & Nicholson-Smith, 1991:32).

Hollands (2008:316) und Leitheiser & Follmann (2020:910) hingegen sehen in dem Konzept ein falsches Versprechen an die städtische Bevölkerung: Um tatsächlichen progressiven Wandel herbeizuleiten, brauche es soziale Innovationen und eine Demokratisierung der städtischen Prozesse und Probleme; die urbane Bevölkerung müsse zur realen Konfliktlösung befähigt und in diese als integrale Akteurin, neben Stadt und Privatwirtschaft, integriert werden. Ohne derartige Verpflichtungen bleibe das Smart City Konzept ein bloßes Lippenbekenntnis (Hollands, 2008:316, Leitheiser & Follmann, 2020:910). In Anlehnung an Giffinger & Gudruns (2010) Definition der Smart City sehen sie demnach die wichtigsten Hebel zur Sicherung der Lebensqualität der Vielen bei der aktiven Förderung von Smart People und Smart Governance.

Vanolo (2013:894) äußert unter anderem Bedenken zu einer übermäßigen sozialen Kontrolle im Privatleben, begründet durch die Einführung technischer Parameter im Alltag. Hier könnte die theoretische Brücke zur Selbstdisziplin von Foucault geschlagen werden; aufgrund des fehlenden Technikfokus der vorliegenden Arbeit wird darauf jedoch verzichtet. Hollands (2008:315) hingegen wirft in den Raum, dass die unternehmerische Smart City – eine Beibehaltung der bisherigen ideologischen und politisch-ökonomischen Strategien unter dem neuen Label der Smart City – die Schaffung einer dualen Stadt begünstige und verstärke. Leitheiser und Follmann (2020:894) indes bemängeln den teilweise überproportional ausgeprägten technozentrischen Fokus und insbesondere die „top-down“ Implementierung von derartigen Maßnahmen anhand bisheriger Umsetzungen in Köln.

Pilch-Ortega (2015:184) hält fest, dass ebendiese, von Veränderung geprägten, urbanen Räume maßgeblich von der hegemonialen Kompromissbildung geformt werden und die darin festgeschriebenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse reflektieren.

Hollands fasst entsprechend zusammen: *„Cities are more than just wires and cables, smart offices, trendy bars and luxury hotels, and the vast number of people who live in cities deserve more than just these things. [...] Real smart cities will actually have to take much greater risks with technology, devolve power, tackle inequalities and redefine what they mean by smart itself.“* (Hollands, 2008:316)

Was klar scheint: Das Konzept der Smart City bietet ein breites Spektrum an Anwendungsmöglichkeiten, weshalb die spezifische lokale Ausgestaltung des Konzepts und die politischen, sozialen und ökonomischen Gegebenheiten im urbanen Raum entscheidend seien. Bevor sich spätere Abschnitte mit der Frage beschäftigen, welche Schwerpunkte von österreichischen Smart City Programmen der öffentlichen Hand gesetzt werden und welche der sechs Smart City Charakteristiken nach Giffinger & Gudrun (2010:14ff.) diese aufgreifen, wird eher auf die methodische

Eingrenzung und Vorgangsweise, die Begründung der Fallauswahl und die Reflexion der eigenen Forschungsposition eingegangen.

5. Methodische Eingrenzungen und Vorgangsweise

Für die angestrebte Beantwortung der gestellten Hypothesen wird eine Kombination an möglichen Forschungsmethoden angewandt. Der folgende Abschnitt versucht klar darzulegen, warum die Fallauswahl Österreich gewählt und wie die empirischen Untersuchungen durchgeführt wurden. Diesbezüglich wird auch ausführlich auf die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) inklusive erstellen Categoriesystemen eingegangen, die auf publizierte Dokumente und im Rahmen der qualitativen Interviews mit Expert:innen angewandt wurden. Sämtliche Unterlagen und Materialien, die im Rahmen dieser wissenschaftlichen Arbeit verwendet werden, sind über den online Bibliothekskatalog der Universität Wien oder über die jeweiligen Websites der Organisationen bzw. Institutionen frei zugänglich.

Vorab soll jedoch dargelegt werden, warum sich im Rahmen dieser Arbeit speziell auf die Förderung bzw. Umsetzung von Smart City Vorhaben in Österreich konzentriert wird. Wie von Cocchia (2014) aufgezeigt, zeigt sich auch in Österreich ein starker Aufwärtstrend beim städteplanerischen Trend der Smart City seit dem Jahr 2010; seitdem werden vermehrt institutionell verankerte Strategien auf Bundes- und Städteebene vorangetrieben, die den Weg in eine klimafreundliche und nachhaltige städtische Zukunft einleiten sollen. Doch inwiefern kann das Smart City Konzept in einem Land mit knapp neun Millionen Einwohner:innen angewendet werden? Ein Blick auf die Struktur heimischer Städte und Gemeinden offenbart die mögliche Einsetzbarkeit von derartigen Vorhaben in Österreich.

5.1. Kleinstrukturiertes Österreich

Die Veränderungen des urbanen Raumes, etwa Urbanisierungsprozesse (Göll, 2020:50), die neue Rolle der unternehmerischen Stadt (Harvey, 1989:7) und die Potenziale angesichts der Klimakrise im Umbruch (Leitheiser & Follmann, 2020:910) trafen und treffen auch auf österreichische Städte zu – die heimische Stadtstruktur scheint jedoch speziell: Nur neun Städte bzw. Gemeinden übersteigen eine Einwohner:innenzahl von 50.000; die restlichen 2.084 Gemeinden unterschreiten diesen Wert laut dem Österreichischen Gemeindebund, Interessensvertretung der österreichischen Gemeinden (2022). Mehr als die Hälfte der heimischen Gemeinden zählt demnach unter 2.500 Einwohner:innen. Österreichs Stadtstruktur ist somit eine sehr kleinteilige – ländliche Gemeinden dominieren trotz gegenwärtiger Urbanisierungsprozesse die heimische Landschaft und Struktur.

Die Anwendbarkeit des Smart City Konzeptes scheint demnach auf den ersten Blick im Inland stark eingeschränkt. Doch mit Blick auf die Zukunft scheint klar, warum nationale politische Entscheidungsträger:innen sich auf die Stadt als zentralen Lebensraum beziehen: Schon jetzt leben knapp drei Viertel der Bevölkerung in Städten oder ihren Einzugsgebieten; bis 2040 wird sich dieser Trend noch massiv verstärken: *„Auf die neun größten Städte Österreichs – Wien, Graz, Linz, Salzburg,*

Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wels und St. Pölten – werden bis 2040 nahezu zwei Drittel des landesweiten prognostizierten Bevölkerungswachstums entfallen“ (Österreichischer Städtebund, 2020:10).

Trotz der statistischen Kleinstrukturiertheit heimischer Städte werden die großen Ballungsgebiete dementsprechend in den kommenden Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung gewinnen; ihre Anziehungskraft auf Zuziehende aus anderen Bundesländern, EU- oder Drittstaaten steigt. Das Konzept der Smart City scheint folglich auch in Österreich höchst relevant und anwendbar – aufgrund des erwarteten Zuzugs wird sich das zukünftig vermutlich nicht ändern. Für die vorliegende Arbeit wird aufgrund des begrenzten Umfangs und eines persönlichen Bezugs auf eine Analyse aller Smart City Vorhaben der neun großen Städte Österreichs verzichtet – stattdessen wird, neben den auf Bundesebene verankerten Smart City Vorhaben, spezielles Augenmerk auf Österreichs einzige Millionenmetropole, Wien, gelegt. Aufgrund der politischen Gegensätze der zwei Governance Ebenen wird sich auch ein Mehrwert für die gewünschten Analysen erhofft.

5.2. Begründung Fallauswahl österreichischer Smart City Vorhaben

Die öffentliche Hand in Österreich scheint sich für diese Stadtentwicklungen zu wappnen: Bund und Städte zugleich verfolgen und fördern die Entwicklung von nationalen Smart Cities seit über einer Dekade (Bodisch et al, 2021:2).

Der Fokus auf Österreich und speziell Wien wird aus verschiedenen Gründen gelegt: Zum einen wurden 2022 speziell für die Bundeshauptstadt neuen Smart City Positionspapiere vorgelegt (Magistrat der Stadt Wien, 2022a; Magistrat der Stadt Wien, 2022b), die das Stadtbild für die rund zwei Millionen Einwohner:innen maßgeblich beeinflussen werden. Auch die restlichen österreichischen Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen verfolgen eine Smart City Strategie; so verfolgt Salzburg etwa einen Smart City Masterplan mit Zeithorizont 2015 (Stadt Salzburg Magistrat, 2019); Graz definiert bereits Smart City Visionen bis zum Jahr 2050 und realisiert Smart City Projekte im Rahmen der Smart Cities Initiative des Klima- und Energiefonds, detaillierte Strategien und Pläne zur Erreichung dieser Ziele bleiben jedoch fern (Stadt Graz, o. D.). Auch Linz realisiert Smart City Vorhaben gefördert vom Klima- und Energiefonds (Kitzberger, 2020); eigene, umfassende Smart City Strategien fehlen jedoch (Magistrat Linz, o. D.). Innsbruck demonstriert ebenso Smart City Projekte gefördert vom Klima- und Energiefonds, verfolgt jedoch selbst bisher keine umfassende und übergreifende Strategie (Stadt Innsbruck, o. D.). Die Stadt Klagenfurt beschloss Ende 2018 eine umfassende Smart City Strategie und nimmt auch an der EU-Mission „100 climate-neutral and Smart Cities“ teil (Landeshauptstadt Klagenfurt, o. D.). Dennoch: Die neu veröffentlichten Papiere der Stadt Wien scheinen aufgrund der schiereren Seitenanzahl, klaren Zielvorgaben (Magistrat der Stadt Wien, 2022a; Magistrat der Stadt

Wien, 2022b) und auch aufgrund ihrer Auswirkungen auf Österreichs bevölkerungsreichste Stadt am zielgerichtetsten. Aufgrund der polithistorischen Vergangenheit hat die Stadt Wien zudem viele Kompetenzen – viele Unternehmen der öffentlichen Versorgung stehen im Eigentum der Stadt (Wien Holding, o. D.b). Speziell deshalb – und auch wegen dem persönlichen Bezug durch die eigene Forschungsposition - bietet sich die Stadt Wien als passende Fallauswahl für die gestellten Forschungsfragen an.

Im nachstehenden Abschnitt dieser Arbeit werden folglich zuerst Smart City Vorhaben, die auf Bundesebene verankert sind, und schließlich die Smart City Strategie der Stadt Wien anhand ihrer Ausrichtungen analysiert. Mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) sollen mögliche Antworten auf die gestellte Forschungsfrage gefunden werden: Wie sind ausgewählte nationale, öffentlich geförderte Smart City Programme in Anbetracht der Neoliberalisierung einzuordnen? Und können Unterschiede zwischen den auf Bundes- bzw. Stadtebene verankerten Programmen festgemacht werden? Der anschließende Abschnitt geht genauer auf die eingesetzte empirische Methode und die damit einhergehenden systematischen Vorgehensweisen ein und reflektiert die Position des Forschers.

5.2.1. Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2015)

Die angestrebte Analyse der Smart City Programme wird mithilfe einer Untersuchung aller veröffentlichter Ausschreibungsleitfäden und Strategie- und Positionspapiere mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) vollzogen. Diese ermöglicht eine systemische, regelgeleitete Vorgangsweise für die Analyse diverser Kommunikationsmaterialien. Mayring (2015:61) sieht genau darin den Vorteil eines solchen Ansatzes gegenüber anderen Methoden: Durch eine Stückelung der jeweiligen Interpretationsschritte anhand vorher festgelegter Regeln wird *„sie für andere nachvollziehbar und intersubjektiv überprüfbar, dadurch wird sie übertragbar auf andere Gegenstände, für andere benutzbar, wird sie zur wissenschaftlichen Methode“*.

Zum Festlegen des untersuchten Materials schlägt Mayring (2015:54) drei Schritte vor: Zuerst wird definiert, welches Material untersucht wird. In der vorliegenden Arbeit wurde keine Auswahl aus einer größeren Materialmenge getroffen, sondern alle publizierten Ausschreibungsleitfäden, Positions- und Strategiepapiere – für Wien wurden die 2022 veröffentlichten neuen Rahmenstrategien „Wiener Klimafahrplan“ und die „Smart City Strategie Wien“ – untersucht. Zudem wurden insgesamt drei Veranstaltungen, die von den jeweiligen Programmen bzw. Institutionen entweder (mit)veranstaltet oder organisiert wurden, online besucht. Zum einen war das die online Teilnahme an zwei Veranstaltungstagen im Rahmen der Mission Innovation Austria Week (17. bis 19. Mai 2022). Unter dem Motto „Klimaneutrale Stadt – von der Forschung in die Umsetzung“ bzw. „Mit gebündelten Kräften zur klimaneutralen Gesellschaft“ wurden Pionierprojekte, Handlungsempfehlungen und -

forderungen von den Programmverantwortlichen der Stadt der Zukunft (BMK) bzw. Smart Cities Initiative (Klima- und Energiefonds) vorgestellt. Zudem wurde die von der Arbeiterkammer Wien und der Stadt Wien ausgerichtete Veranstaltung „Wege zur klimagerechten Stadt“ am 16.05.2022 online besucht. Mit Diskussionsrunden, Inputs und Präsentationen von politischen Entscheidungsträger:innen (z. B. Klimastadtrat Jürgen Czernohorsky) wird ein umfassender Blick, über die öffentlich zugänglichen Unterlagen und Materialien hinaus, ermöglicht. Zudem wurden all diese Vorträge und Präsentationen auch nach den Veranstaltungen auf den jeweiligen Websites für einen späteren Abruf zugänglich gemacht; die daraus gewonnenen Informationen sind demzufolge auch transparent für Dritte einseh- und nachvollziehbar.

Bei der Analyse der publizierten Programmdokumente bzw. -inhalte wurde das Augenmerk nicht auf quantitative Aspekte gelegt – sie fließen dennoch in begrenztem Ausmaß mit in die Analyse ein. Stattdessen wird der Semantik des untersuchten Materials besondere Priorität eingeräumt. Es soll eruiert werden, wie die Dokumente inhaltlich zu interpretieren sind. Dafür ist es notwendig die jeweiligen Unterlagen nicht isoliert zu betrachten, sondern sie in ihrer Gesamtheit, *„in Relation mehrerer Textbestandteile, in deren Struktur“* (Mayring, 2015:39) zu denken. Dafür müssen die veröffentlichten Materialien in den jeweiligen Kontext eingebettet werden. Fragen, wie etwa: Wer hat diese verfasst? An wen richten sich diese? Und in welcher Form sind diese einsehbar? werden bei den nachstehenden Programmanalysen beantwortet. Eine systematische Herangehensweise soll eine strukturierte Bewertung und Einordnung der analysierten Unterlagen ermöglichen.

Für die definierte Forschungsfrage wird folglich eine inhaltliche Strukturierung bzw. eine deduktive Kategorienanwendung als geeignet erachtet. Das bedeutet, dass mittels der Bildung von Kategorien, Ankerbeispielen und Kodierregeln eine systematische Gliederung ermöglicht wird; so können präzise Themen, Bedeutungen und Zusammenhänge aus dem analysierten Material identifiziert, kombiniert und untersucht werden (Mayring, 2015: 97,99,103). Nach einer Durchsicht aller Unterlagen wurde klar, dass sich hier eine Verbindung zum Theorieteil dieser Arbeit schließen lässt, speziell zu den sechs Smart City Charakteristiken, definiert von Giffinger & Gudrun (2010: 14ff.). In Anbetracht von Hollands Kritik (2008:316), dass Smart Cities aktiv Ungleichheiten und asymmetrische Machtverhältnisse bekämpfen müssen, bieten sich ebendiese Charakteristiken als Sub-Kategorien im Kategoriensystem an. Die nachstehende Tabelle liefert einen Überblick über das finale Einordnungsschema:

Tabelle 1: Kategoriensystem; eigene Darstellung nach Mayring (2015:97,99,103)

Hauptkategorie	Sub-Kategorie	Sub-Subkategorie
Neoliberale Aspekte in den Smart City Programmen	Smart Economy	Wettbewerbsstandort & -fähigkeit
		Unternehmerischer Nutzen
		Verwertungslogik
Adressierung von sozialen Ungleichheiten	Smart Environment	Umweltschutz
	Smart Living	Lebens- und Wohnqualität
	Smart People	Qualifikationsniveau
		Teilnahme am gesellschaftlichen Leben
	Smart Mobility	Nachhaltige, innovative Infrastruktur
	Smart Governance	Partizipation, Miteinbeziehung und Co-Creation
		Soziale Innovationen

5.2.2. Qualitative Interviews

Die folgenden empirischen Untersuchungen werden abschließend um die Eindrücke und Einschätzungen von sechs Expert:innen zur Sub-Kategorie der Smart Governance ergänzt. Die Auswahl dieser erfolgte einerseits aufgrund der qualitativen Untersuchung der publizierten Materialien (z. B. für das Wiener Klimateam bzw. die Lokale Agenda 21) und andererseits aufgrund eines bestehenden Näheverhältnisses zur nationalen Smart Cities Community aufgrund der Tätigkeit des Forschers beim Klima- und Energiefonds. Durch diese arbeitsbezogenen Kontaktpunkte, welche sich auf unregelmäßigen E-Mail-Kontakt und ggf. Arbeitstelefonate zu den jeweiligen Projekthinhalten begrenzen, wurde sich ein leichter Zugang zu ebendiesen Expert:innen, die speziell zu Smart

Governance Prozessen forschen, erhofft; dies gelang auch. Die nachstehende Übersicht gibt Auskunft über die Interviewten und assoziierte Informationen:

Tabelle 2: Übersicht interviewte Personen inkl. Bezug und Bekanntgabe eines möglichen Näheverhältnisses

Person	Bezug (Auswahl)	Näheverhältnis zum Forscher
Christian Peer	Förderwerber Smart Cities Programme verankert auf Bundesebene	Ja
Katharina Kirsch Soriano da Silva	Förderwerberin Smart Cities Programme verankert auf Bundesebene	Ja
Alexander Exner	Förderwerber Smart Cities Programme verankert auf Bundesebene	Ja
Barbara Ruhsmann	Bereichsleiterin „Partizipation“ bei der ÖGUT	Ja
Tijana Matić und Katharina Schwarzfurtner-Lutnik	Mitarbeiterinnen beim Wiener Klimateam (Smart City Rahmenstrategie Wien bzw. Wiener Klimafahrplan)	Nein
Sabrina Halkić	Geschäftsführerin Lokale Agenda Wien 21 (Smart City Rahmenstrategie Wien bzw. Wiener Klimafahrplan)	Nein

Vor den jeweiligen Interviews wurde ein individueller Interviewleitfaden erstellt. Dafür wurden wissenschaftliche Publikationen, Websites und Inhalte zu den Organisationen bzw. Smart Cities Projekten untersucht. Diese Unterlagen und Dokumente wurden dann auf thematisch passende Aspekte und mögliche Widersprüche untersucht. So wurden individuelle problemzentrierte Interviewleitfäden erstellt, welche nicht im Vorhinein an die Interviewpartner:innen weitergeleitet wurden. Die einzige Ausnahme bildet hier das Wiener Klimateam, welches den Wunsch der Vorabzusendung äußerte.

Die Interviewstruktur war trotz der individuell angepassten Interviewleitfäden ähnlich: Zuerst gab es eine kleine Vorstellungsrunde, dann wurden die Hintergründe der vorliegenden Arbeit für das Interview dargelegt. So wurde ein angenehmes Gesprächsklima und ein guter Einstieg ins Thema ermöglicht. Die Interviews dauerten zu Beginn rund eine Stunde; dank der dabei gesammelten Erfahrung verringerte sich die Dauer bis zum letzten Interview jedoch auf rund 45 Minuten.

Aufgrund der andauernden Gesundheitskrise wurden alle Interviews online via MS Teams, Big Blue Button, Uni Meet, Cisco Webmeetings oder ZOOM durchgeführt. Dies erlaubt große zeitliche Flexibilität, bringt jedoch teils Einbußen in der Qualität der Tonaufnahmen mit sich; auf die Transkription der Interviews wirkt sich dies jedoch nur minimal aus – entsprechende Stellen wurden gekennzeichnet.

Die Interviews werden vorwiegend für eine Überprüfung der empirischen Inhaltsanalyse und in Anbetracht einer kritischen Einschätzung des Faktors der Smart Governance im letzten Abschnitt dieser Arbeit herangezogen. Auch bei der Analyse der Interviews wurde erneut auf eine qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) zurückgegriffen. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die identifizierten Kategorien.

Tabelle 3: Kategoriensystem; eigene Darstellung nach Mayring (2015:97,99,103)

Hauptkategorie	Sub-Kategorie	Sub-Subkategorie
Teilhabe	Barrieren	
	Lösungsansätze	Aufsuchende Aktivierung
		Mehrsprachigkeit
Machtverhältnisse	Emanzipatorische Kraft	
	Verantwortungsabgabe	

5.2.3. Reflexion der eigenen Forschungsposition

Neben den identifizierten Haupt-, Sub- und Subkategorien ist im Sinne der vollkommenen Transparenz ein weiterer Aspekt für die vorliegende Arbeit entscheidend: Für eine eindeutige Nachvollziehbarkeit muss das Vorwissen der untersuchenden Person – in diesem Fall dem Autor dieser Arbeit – explizit beschrieben werden (Mayring, 2015:32), denn: *„die allmähliche Akkumulation von Felderfahrung schafft bei der Forscherin ein umfangreiches Kontext- und Hintergrundwissen, eine Kennerschaft, die über die Datensammlung weit hinausreicht“* (Breidenstein et al, 2020:38). Das angesammelte ethnografische Wissen ist keine künstlich kreierte Umgebung, in der versucht wird, gewisse Zustände und Gegebenheiten zu rekonstruieren. Stattdessen sind es Erfahrungen aus der Alltagspraxis; die Summe an dem Erlebten, den sozialen Beziehungen, die sich durch das Eintauchen in die natürlichen Lebensräume ansammeln und gewinnen lassen (Beer & König, 2020:9).

In diesem Zusammenhang bedeutet dies, meine Position beim Klima- und Energiefonds für die Leser:innen dieser Arbeit klar darzulegen: Von Februar 2020 bis inklusive September 2022 unterstützte

ich das Team der Smart Cities Initiative beim Klima- und Energiefonds neben meinem laufenden Studium der Internationalen Entwicklung mit rund 20 Stunden pro Woche. Als studentische Teilzeitkraft limitierte sich mein Aufgabengebiet in der überwiegenden Zeit auf organisatorische und administrative Tätigkeiten: Termine vereinbaren, alltägliche Fragen von Fördernehmer:innen beantworten, Websites updaten, Veranstaltungen planen und durchführen, Kooperationen vorbereiten und betreuen. Nichtsdestotrotz ermöglichte diese Arbeit einen umfassenden Einblick in die heimische Smart Cities Szene und Community und wie sich diese über die letzten zweieinhalb Jahre entwickelt hat bzw. welche Pflöcke in Zukunft eingeschlagen werden. Ich war bei vielen (Online)Terminen, oftmals mit verschiedenen Vertreter:innen von öffentlichen Institutionen, anwesend und wurde vom Team der Smart Cities Initiative auch relativ stark in den Gesamtprozess miteingebunden. Dieses Einbeziehen brachte kein Mitspracherecht in wichtigen Entscheidungen oder gar der Programmausrichtung mit sich, jedoch wurden alle Teammitglieder ab einem relativ frühen Zeitpunkt in derartige Prozesse miteingebunden, da diese schließlich die Strategie operativ (mit-)umsetzen. Das bedeutet, dass ich weit über die medial öffentlich kommunizierten und öffentlich einsehbaren Änderungen, Neuausrichtungen oder Programmabstimmungen zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz und dem Klima- und Energiefonds Bescheid wusste/weiß. Zudem herrschte in unserem Team der Smart Cities Initiative eine rege Diskussionskultur, in der etwaige inhaltliche Widersprüche, verwaltungstechnische und regulative Barrieren und Hürden angesprochen und debattiert werden.

In der Erstellung der im Anschluss untersuchten Materialien war ich dennoch nur sehr wenig involviert: Hier begrenzte sich mein Einfluss rein auf administrative Tätigkeiten im Rahmen neuer Ausschreibungs- bzw. Strategiepapiere. Nichtsdestotrotz erhielt ich durch das alltägliche Arbeitsumfeld, die dadurch entstehenden sozialen Beziehungen und Kontakte ein sehr breites Verständnis für die nationalen Smart Cities Vorhaben, die auf Bundesebene verankert sind. So wurde ein Blick hinter die Kulissen ermöglicht, der aufgrund diverser Verschwiegenheitspflichten schwer bis kaum wiedergegeben werden kann.

Im folgenden Abschnitt wird zuerst auf die beiden auf Bundesebene verankerten Smart City Programme, das „Stadt der Zukunft“ Programm und die „Smart Cities Initiative“ eingegangen und wo diese institutionell zu verorten sind. Diesbezüglich wird auch die Rolle der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft für derartige Vorhaben eruiert, die in die nachstehenden Analysen miteinfließen soll.

6. Empirische Analyse der Smart Cities Programme

Obwohl im aktuellen Regierungsprogramm der Terminus „Smart City“ kein einziges Mal vorkommt (Bundeskanzleramt Österreich, 2020), ist die Bundesregierung auf diesem Themengebiet nicht untätig. Denn: Seit 2010 schrieb der österreichische Staat Millionen zur Förderung nationaler Smart City Vorhaben aus. Die avisierte Transformation nationaler Städte in Richtung Klimaneutralität wird dabei auf staatlicher Ebene mittels zwei verschiedener Institutionen vorangetrieben; einerseits durch das hauseigene Förderprogramm „Stadt der Zukunft“ des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK) und andererseits durch den Klima- und Energiefonds, einer eigener Rechtspersönlichkeit, die *„auf die Unterstützung und Umsetzung der Klimastrategie“* (§ 1 I 1 KLIE-EN-FondsG) der Regierung in Wien ausgerichtet ist. Trotz der faktischen Aufteilung der Agenden unterliegen beide Programme dennoch der gesamtstaatlichen Strategie: Das „Stadt der Zukunft“-Programm ist direkt beim BMK angesiedelt; das entscheidende Organ beim Klima- und Energiefonds ist das Präsidium, welches ebenfalls vom BMK gestellt wird (Klima- und Energiefonds, 2022a).

Die auf diesen zwei unterschiedlichen Säulen gefußte Strategie ist vermutlich der politischen Vergangenheit zuzuschreiben. Im Jahr 2007, als der Klima- und Energiefonds geschaffen wurde (KLI.EN-FondsG BGBl. I Nr. 40/2007) gab es noch kein Bundesministerium für Klimaschutz. Auch das heutige Programm „Stadt der Zukunft“ wurde damals vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) lanciert (Paula et al, 2013), welches heute in dieser Form nicht mehr existiert.

Bisher wurden die Smart City Förderprogramme des Österreichischen Bundes mit kumulativen 160 Millionen Euro an öffentlichen Fördermitteln unterstützt. Die nachstehende Übersicht zeigt dabei die jeweilige Budgethöhe über die Ausschreibungsjahre hinweg und auch die jeweiligen Bundesregierungen wurden als Orientierungspunkte ergänzt (Bundeskanzleramt Österreich, o.D.). Es zeigt sich, dass insbesondere seit 2016 dem „Stadt der Zukunft“ Programm mehr Mittel durch das BMK zur Verfügung gestellt wurden – diese Mittelverteilung lässt entsprechend Raum für Interpretationen in den späteren Untersuchungen. In Zusammenhang mit der Grafik muss angemerkt werden, dass die Ausschreibungen nicht zu Jahresbeginn, wie in der Grafik dargestellt, veröffentlicht wurden; zur vereinfachten Darstellung wurden die einzelnen Ausschreibungen jedoch nur den entsprechenden Jahren, nicht jedoch Monaten, zugeordnet.

BMK-geförderte Smart Cities Programme

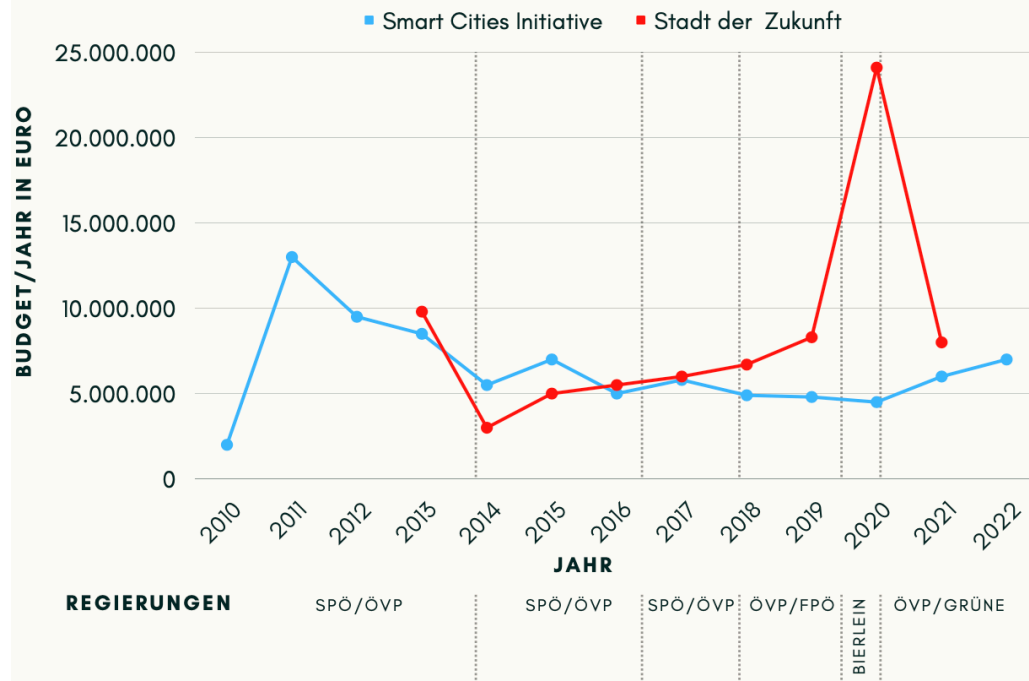


Abbildung 3: Ausgeschriebene Budgets der Programme "Smart Cities Initiative" und "Stadt der Zukunft" im jährlichen Verlauf mit Angabe der jeweiligen Bundesregierung (Bundeskanzleramt Österreich, o. D.); eigene Darstellung

Die Notwendigkeit der Kooperation scheint trotz der unterschiedlichen institutionellen Verankerung außer Frage; so heißt es etwa von Theresia Vogel, Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds: „Wir sind eng verzahnt mit dem BMK, mit dem Klimaschutzministerium und den dortigen urbanen Angeboten. Ich glaube, das ist auch wichtig – denn einer alleine ist wirklich zu wenig für diese Aufgabe.“ (MIA Mission Innovation Austria I, 2022, [10:13- 10:24])

Trotz des gegenwärtigen gemeinsamen Daches beim BMK und den Kooperationsbemühungen versuchen die anschließenden empirischen Untersuchungen, Rückschlüsse auf möglich abweichende Zielsetzungen und strategische Ambitionen geben zu können und diese kritisch einzuordnen. Zuerst wird jedoch noch auf eine weitere Gemeinsamkeit beider Programme beleuchtet: Die strategische Abwicklung über die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft und die Programmzielgruppen.

6.1. Die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft

Beide Smart City Programme des Bundes werden überwiegend von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft, der „*nationale[n] Förderinstitution für die unternehmensnahe Forschung und Entwicklung in Österreich*“ (FFG, o. D.) abgewickelt. Sie steht im Eigentum der Bundesrepublik Österreich, genauer im Eigentum des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft

und des Bundesministeriums für Klimaschutz. Diese Eigentümerstruktur bedeutet operativ: Die Programmverantwortlichen beim Klima- und Energiefonds bzw. beim Bundesministerium für Klimaschutz geben die Themenschwerpunkte für die (meist) jährlichen Ausschreibungen vor, zu finanziellen (z. B. Förderauszahlungen), zeitlichen (z. B. Projektverlängerungen bzw. vorzeitige Abbrüche), inhaltlichen (z. B. Anpassung des Projekthaltens) Themen wenden sich Projektleiter:innen jedoch an die FFG. Zusätzlich obliegt ihr großer Einfluss, da sie mit ihren Forschungsinstrumenten und -konzepten vorgibt, welche Arten von Projekten oder Vorhaben überhaupt im rechtlichen Rahmen realisierbar sind. Der Handlungsspielraum der Programme „Stadt der Zukunft“ und „Smart Cities Initiative“ wird somit in Bezug auf das mögliche Spektrum etwaiger Förderprojekte dementsprechend begrenzt. Hinzu kommt die hauseigene Ausrichtung: Die FFG hat *„die Stärkung des Forschungs- und Innovationsstandorts Österreich im globalen Wettbewerb und die nachhaltige Absicherung der Arbeitsplätze und des Wohlstands“* zum Ziel (FFG, o. D.).

Diese Ausrichtung der Abwicklungsstelle muss in die folgenden Analysen miteinfließen. Bevor mögliche gegensätzliche Zielsetzungen aufgrund programmspezifischer Schwerpunkte und institutioneller Verankerung untersucht werden, wird vorab jedoch die Zielgruppe der staatlich finanzierten Programme dargelegt.

6.2. Zielgruppen der staatlichen Smart City Programme

Beide Smart City Programme, die faktisch im Eigentum des Bundesministeriums für Klimaschutz, in Vertretung für die Republik Österreich, stehen, richten sich, u. a. bedingt durch die gemeinsame Abwicklungsstelle der FFG, an die gleichen Zielgruppen. Die zwei widmen sich prinzipiell der innovativen Erprobung von Smart City Vorhaben im städtischen Kontext; es geht folglich um die Demonstration von neuen Ideen, Konzepten und Maßnahmenbündeln, die erforscht, erprobt, realisiert und wenn möglich vervielfältigt werden sollen. Die thematische Ausrichtung dieser Projekte unterscheidet sich je nach den Themenschwerpunkten, die in den jährlichen Ausschreibungen gesetzt werden. Die Zielgruppe ist dabei einerseits die Forschungscommunity: Wissenschaftler:innen, Forschende, Universitätsmitarbeiter:innen; andererseits besteht die Voraussetzung, Unternehmen und Akteur:innen aus der Zivilgesellschaft in die Projektteams zu inkludieren. Die Einbindung von Unternehmen in innovative Smart City Vorhaben ist somit Pflicht für einen positiven Förderbescheid (FFG, o. D. b). Aufgrund der herkömmlichen wirtschaftlichen Leitideale der Profitabilität, Profitorientiertheit und Wirtschaftlichkeit wirft das Fragen auf, inwieweit programmspezifische Ziele der Smart City Förderstellen mit diesen Kriterien vereinbart werden können. Die anschließenden Analysen greifen diesen Gedanken wieder auf.

Den Beginn der folgenden empirischen Untersuchung macht das Programm „Stadt der Zukunft“; im Anschluss folgt die Analyse des Programmes „Smart Cities Initiative“. Eingangs wird jeweils eine

generelle Übersicht über Programmverankerung, -herkunft und -förderhöhe gegeben. Im Anschluss werden die jährlich veröffentlichten Ausschreibungsleitfäden analysiert. Alle Ausschreibungsleitfäden bzw. Programminformationen sind auf der Website der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft öffentlich einsehbar und zum Download verfügbar; auf der programmeigenen Stadt der Zukunft Website (<https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/ziele-inhalte/>) sind diese Informationen, mit Ausnahme der 9. Ausschreibung 2022, auch abrufbar. Dasselbe gilt für die Smart Cities Initiative – hier sind alle Ausschreibungsleitfäden und Strategiepapiere auf der dafür eingerichteten Website (<https://smartcities.at/uif/>) frei zum Download verfügbar.

6.3. Empirische Ergebnisse - Stadt der Zukunft

Der folgende Abschnitt zeigt die empirischen Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse des „Stadt der Zukunft“ Förderprogrammes. Nach einer anfänglichen Übersicht über die Grundausrichtung, Mitwirkende und Budgethöhe, wird im Anschluss näher auf die adressierten Smart City Charakteristiken nach Giffinger & Gudrun (2010) eingegangen.

Das Förderprogramm wurde als Ergebnis diverser Vorläuferprogramme im Jahr 2013 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) lanciert und wird mittlerweile beim Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) verortet. Die Programmzielsetzung zur Stärkung der städtischen Resilienz und Infrastruktur, der dortigen Lebensqualität und kommunalen Wettbewerbsfähigkeit (Paula et al, 2013,10,12) wurde erst kürzlich im Rahmen der Mission Innovation Austria 2022, einer Konferenz organisiert von Bundesministerium für Klimaschutz und Partner:innen, vorgestellt. Die jährliche Konferenz ist speziell darauf ausgerichtet, Akteur:innen aus Forschung und Innovation in der Klima- und Energiebranche zusammenzubringen. Bei dem Event werden Erfolge und Pionierbeispiele mit Stadtfokus vor den Vorhang geholt, aber auch Forderungen in Hinblick auf finanzielle Mittel und Umsetzungsgeschwindigkeit formuliert. Dieses Jahr stand die klimaneutrale Gesellschaft bzw. Stadt im Mittelpunkt der Veranstaltungstage. Volker Schaffler, zuständig für u. a. die Koordination des Förderprogrammes Stadt der Zukunft, erklärt in seiner Präsentation, die grundlegende Ausrichtung des Programmes sei *„nicht irgendwie Städte zu ermächtigen, klimaneutral zu werden. Sondern unser Ziel ist, Österreichs Unternehmen zu helfen, Produkte und Dienstleistungen zu etablieren, die das ermöglichen, und nicht nur in Österreich, sondern auch in Wertschöpfungsketten da draußen [...]“* (MIA Mission Innovation Austria II, 2022, [53:35-53:48]). Diese Äußerung gibt einen guten Einblick in die anschließende empirische Untersuchung zur Ausgestaltung des Programmes.

Trotz mehrfacher Regierungswechsel im untersuchten Zeitraum (Bundeskanzleramt Österreich, o. D.), wurden alle neun Ausschreibungsleitfäden – mit Ausnahme der neunten Ausschreibung – unter der Programmverantwortung von Michael Paula, Leiter der Abteilung für Energie- und Umwelttechnologien im bmvit und (Mit-)Verfasser der Leitfäden, veröffentlicht. Hinzu kommt, dass die Materialien gemeinsam mit behördenverbundenen Institutionen, insbesondere der FFG, aber auch von Mitarbeiter:innen des Austria Wirtschaftsservice (aws) und der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltigkeit (ÖGUT) verfasst wurden. Heute steht das Programm unter der Leitung von Theodor Zillner (Bodisch et al, 2021). In seiner bisherigen Laufzeit von 2013 bis 2022 wurden über dieses öffentliche Förderprogramm insgesamt knapp 76,5 Millionen Euro ausgeschrieben (Paula et al., 2013:10,12).

Die folgenden Abschnitte zeigen die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse der jährlichen Ausschreibungsleitfäden in den vorab definierten Haupt-, Sub- und Subsubkategorien. Eine Zusammenfassung der Analyse findet nach den jeweiligen empirischen Untersuchungen statt – sie erlaubt eine ausführliche Einordnung des Programms anhand der gestellten Forschungsfragen.

Smart Environment - Natürliche Ressourcen

Den Autor:innen der Ausschreibungsleitfäden scheint die Dringlichkeit der Lage im Angesicht der Klimakrise und ihren Auswirkungen auf Österreich und den urbanen Raum bewusst. Diese Aspekte können auf Grundlage von Giffinger & Gudrun (2014) der Charakteristik Smart Environment, den Ambitionen für städtischen Umweltschutz zugeordnet werden. In den untersuchten Materialien heißt es demnach, *„Österreich ist durch den Klimawandel massiv betroffen“* (Bauer et al, 2018:6) und *„[Extremwetterereignisse sind] wiederum besonders dramatisch für Städte, da diese durch den so genannten Urban Heat Island Effect betroffen sind“* (Bockstefl et al, 2015:7). Diesbezüglich seien *„Transformationsprozesse in Richtung einer nachhaltig ausgerichteten, zukunftsfähigen Stadt [einzuleiten]“* (Bauer et al, 2018:6).

Das Förderprogramm definiere folglich die Bereiche *„Energie und Dekarbonisierung [als] Leitthemen der ‚Stadt der Zukunft‘“* (Bauer et al, 2018:10). Für heimische Städte fällt die Schlussfolgerung, dass diese *„eine Entwicklung in Richtung Klimaneutralität und höchster Ressourceneffizienz“* (Paula et al, 2013:35) verfolgen müssen; auch innovative Begrünungen werden hier als mögliches Mittel zum Erfolg erachtet, seien sie doch ein *„wichtiger Baustein einer dynamisch reagierenden, energetisch effizienten und klimatisch ausgleichenden Gebäudehülle.“* (Bauer et al, 2018:32).

Smart Living - Lebensqualität

Das Smart Living Charakteristikum umfasst Kriterien, die die städtische Lebens- und Wohnqualität beeinflussen. Auch solche werden im „Stadt der Zukunft“ Programm thematisiert und als Handlungsgrundlage genannt. So werden etwa negative Folgen der Urbanisierung und soziale Ungleichheiten im Problemaufriss als drängende Herausforderungen genannt; demnach *„sind Städte in immer größerem Ausmaß die Arena für Umweltschäden, Zersiedelung, Verkehrsprobleme, soziale Konflikte, die Segregation von Zuwanderungsgruppen, Sicherheitsproblemen und Klimawirkungen“* (Paula et al, 2013:10; Paula et al, 2014:11).

Diesbezüglich sollen geförderte Projekte unterstützend wirken, um *„[...] die individuelle Lebensqualität [zu] erhöhen“* (Paula et al, 2013:5) und mit erfolgreichen Umsetzungen einen *„Beitrag zur Entwicklung resilienter Städte und Stadtteile mit [...] hoher Lebensqualität“* (Paula et al, 2013:12) leisten.

Smart People – Sozial- und Humankapital

Die Smart City Charakteristik Smart People – Aspekte bezüglich des Sozial- und Humankapitals – wird in den Programmdokumenten nur kurz angeschnitten. So soll etwa die *„Entwicklung und Anwendung von sozialen Innovationen in der Planung von Smart City-Quartieren“* (Paula et al, 2013:18) Einzug finden.

Smart Mobility – Transport

Der Bereich der nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrssysteme wird im Förderprogramm Stadt der Zukunft nicht behandelt.

Smart Economy - Wettbewerbsfähigkeit

Die Subkategorie Smart Economy wird im Zuge des Verständnisses von Giffinger & Gudrun (2014:14ff.) und dem Ziel einer strukturierten Einordnung in drei Sub-kategorien unterteilt. Zum einen ist dies der Bezug auf die Stärkung des Wettbewerbsstandorts bzw. der Wettbewerbsfähigkeit, zum anderen die Fokussierung auf die Schaffung eines unternehmerischen Nutzens. Als Dritte Sub-Kategorie wird die Verwertungslogik der im Programm realisierten Projekte definiert.

Wettbewerbsstandort & -fähigkeit

Über die untersuchten Jahre hinweg wird die Bedeutung der geförderten Smart City Vorhaben für den heimischen Wirtschaftsstandort von den Verfasser:innen mehrmals hervorgehoben und betont. So heißt es etwa im ersten Ausschreibungsjahr, dass die *„individuelle Lebens- als auch die wirtschaftliche Standortqualität [erhöht]“* (Paula et al, 2013:10) werden soll. Im Zuge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise scheint sich diese Programmausrichtung zu verstärken. So steht 2013 etwa geschrieben, *„[...] Kommunen [stehen] mehr denn je vor der Herausforderung, ihre Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort durch technische und planerische Maßnahmen zu erhöhen [...]“* (Paula et al, 2013:16). Im Folgejahr wird diese Strategie erneut aufgegriffen, stehen urbane Zentren doch *„im weltweiten Wettbewerb um Lebensqualität, Produktivität und Kommunikation und werben um Investitionen und die ‚besten Köpfe‘“* (Paula et al, 2014:11). In den Leitfäden wird das Argument der *„Stärkung der Technologiekompetenz und Wettbewerbsfähigkeit“* (Paula et al, 2013:36) mit diversen Formulierungen wie etwa der *„[...] Attraktivität des Wirtschaftsstandorts [...]“* (Bockstefl et al, 2015:8), der *„Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit“* (Bockstefl et al, 2015:8) bzw. der *„wirtschaftlichen Standortqualität“* (Bauer et al, 2018:4) aufgeführt. In Summe sollen so *„nachhaltige Impulse für die Konjunktur [gesetzt werden]“* (Bodisch et al, 2020:34).

Unternehmerischer Nutzen

Dieser wirtschaftliche Nutzen für heimische Unternehmen wird explizit aufgegriffen und als Priorität in den Leitfäden aufgeführt. So seien die Smart City Aktivitäten im Rahmen des Programmes Stadt der Zukunft unter anderem auf den *„Aufbau und [die] Absicherung der Technologieführerschaft bzw.*

Stärkung [...] österreichischer Unternehmen [...]“ (Paula et al, 2013:12; Bockstefl et al, 2015:8) ausgerichtet. *„Die Generierung wirtschaftlichen Zusatznutzens“* (Paula et al, 2013:16) werde beabsichtigt. Diesbezüglich werde die *„Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit insbesondere von Klein- und Mittelbetrieben als auch Großunternehmen“* (Bauer et al, 2018:13) angestrebt.

Verwertungslogik

Zur Erreichung dieser beiden Ambitionen, der Stärkung der nationalen Wettbewerbs- und Standortqualität bzw. heimischer Unternehmen, wird vor allem die *„(Weiter-)Entwicklung und Realisierung von entsprechenden Konzepten, Technologien, Dienstleistungen und Geschäftsmodellen“* (Bockstefl et al, 2015:7) in die Mitte der Programmaktivitäten gerückt. Derartige Verwertungsmethoden, wie etwa auch *„smarte Dienstleistungen und innovative Finanzierungs- und Betreibermodelle“* (Paula et al, 2013:16) werden als eventuelle Schlüssel für Probleme im urbanen Raum definiert. Den Autor:innen nach erfordern *„[Transformationsprozesse] zum einen neue und verbesserte Technologien, zum anderen aber auch Prozessinnovationen“* (Bockstefl et al, 2015:7). Für eine möglichst große Verbreitung sollen *„Geschäfts- und Marktmodelle [...] dabei mitgedacht werden“* (Paula et al, 2013:24), wobei auch *„die Entwicklung von Public-Private-Partnership-Modellen“* (Paula et al, 2014:16) in die Überlegungen integriert werden soll. Diesen Aspekt der Zusammenarbeit betont auch Klimaschutzministerin Leonore Gewessler am zweiten Veranstaltungstag der MIA in ihrer Eröffnungsrede: Es brauche *„eine Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor“* (MIA Mission Innovation Austria III, 2022, [7:59-08:04]), um die geforderten Transformationsprozesse in allen Bereichen der Gesellschaft herbeizuführen.

Diese, mit öffentlichen Mitteln geförderten, ökonomischen Verwertungsmethoden sollen nicht nur in Österreich den Weg in Richtung Klimaneutralität ebnen. Man strebe *„marktüberleitungsnahe Innovationsphasen der Technologieentwicklung“* (Paula et al, 2013:11) und die Unterstützung von *„Marktüberleitung und Internationalisierung“* (Bauer et al, 2018:6) der im Inland entwickelten Lösungen an. Diese Ausrichtung des Förderprogrammes und des Ministeriums als Ganzes hebt auch die Entsprechende Bundesministerin hervor: Nachhaltige Technologien, die vom Staat gefördert würden, unterstützen demnach nicht nur die heimische Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität, sondern steigern auch *„die internationale Nachfrage nach österreichischen Umwelttechnologien“* (MIA Mission Innovation Austria II, 2022, [7:18-7:21]).

Smart Governance - Partizipation

Programmeckpunkte, die dieser Smart City Charakteristik zugeordnet werden können, werden im „Stadt der Zukunft“ Förderprogramm aufgegriffen. An diversen Stellen in den Ausschreibungsleitfäden wird darauf hingewiesen, dass die *„Bedürfnisse und Visionen der*

Bevölkerung bei der Planung und Umsetzung [...] mit gedacht [sic!] und berücksichtigt werden“ (Paula et al, 2013:12) sollen. Als geeignete Mittel werden „[...] Beteiligungsinstrumente und neue Governance-Modelle [...]“ (Paula et al, 2013:15) angeführt. In kürzlich veröffentlichten Unterlagen scheint diese Einbeziehung bei gewissen Förderschwerpunkten stärker gewichtet, so sei die „Einbindung von Beteiligten, NutzerInnen und BewohnerInnen ist bei der Planung und Umsetzung von Projekten sicherzustellen“ (Paula et al, 2020:29).

INTERPRETATION DER UNTERSUCHUNG

Die empirische Analyse der Ausschreibungsleitfäden und zweier Veranstaltungstage des Förderprogramms „Stadt der Zukunft“ des BMK zeigt, dass besonderer Fokus auf die Smart City Charakteristik der Smart Economy gelegt wird. Gegenwärtige soziale, ökologische und demografische Herausforderungen werden als zentrale Handlungsgrundlage für die Ausschüttung der öffentlichen Fördermittel genannt. Als Lösungsansätze gegen ebendiese Probleme sollen mithilfe des Förderprogrammes innovative Produkte, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle im Bereich Energie, Gebäude und Begrünung entstehen. Die wirksamen Hebel für Klimaneutralität und -gerechtigkeit scheinen die Programmverantwortlichen nicht in der Wirkungsmacht des Staates bzw. der Stadt zu sehen, sondern in nationalen Unternehmen, die diese Transformation umsetzen sollen. Nicht die Städte und ihre Bewohner:innen per se stehen folglich im Kern dieses Förderprogrammes, sondern heimische Privatunternehmen. Für diese sollen mithilfe der ausgeschütteten Fördermittel – über 75 Millionen Euro über alle Ausschreibungsjahre – passende wirtschaftliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, um wettbewerbsfähige und klimafreundliche Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln, die sich am nationalen und internationalen Markt durchsetzen können. Eine obligatorische Einbindung von Nutzer:innen und Stadtbewohner:innen in Projektvorhaben wird zwar besonders in den letzten Ausschreibungsleitfäden vermehrt gefordert, dennoch stellen sie keine primäre Zielgruppe des „Stadt der Zukunft“ Förderprogrammes dar; sie werden in die angestrebte Transformation der heimischen Städte und Gemeinden nur sekundär eingebunden.

Eine kritische Einordnung der Programmausrichtung erfolgt nach der empirischen Analyse des zweiten Smart City Förderprogrammes, das im Eigentum des BMKs steht, der Smart Cities Initiative des Klima- und Energiefonds.

6.4. Empirische Ergebnisse – Smart Cities Initiative

Dieses Unterkapitel zeigt die empirischen Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse der Smart Cities Initiative nach Giffinger & Gudrun (2010) und gibt anfänglich einen Überblick über den Klima- und Energiefonds, die Förderinstitution der Smart Cities Initiative, und über die strategische Programmausrichtung, Mitwirkende und Budgethöhe.

Mit dem Klima- und Energiefondsgesetz (KLI.EN-FondsG BGBl. I Nr. 40/2007) wurde im Jahr 2007 in Österreich ein gemeinnütziger Fonds geschaffen, der auf die „[...] *Verwirklichung einer nachhaltigen Energieversorgung [...] und Unterstützung der Umsetzung der Klimastrategie*“ (§ 1 I 1 KLI-EN-FondsG) ausgerichtet ist. Die anfängliche ministerielle Zweiteilung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (Klima- und Energiefonds, 2018:68) ist nicht mehr – heute ist der Fonds beim Ministerium für Klimaschutz angesiedelt. Bis 2021 wurden laut eigenen Angaben 217.491 Projekte in mehr als 30 Programmen mit knapp 1,9 Milliarden Euro gefördert (Klima- und Energiefonds 2021:3; Klima- und Energiefonds, 2022a) – im heurigen Jahr kommen laut dem aktuellen Jahresprogramm des Fonds nochmals über 300 Millionen Euro hinzu (Klima- und Energiefonds, 2022b:48). Der thematische Fokus reicht hierbei von der Mobilitätswende, über die industrielle Dekarbonisierungsstrategien, hin zu Erneuerbaren Energien und Bewusstseinsbildung. Laut eigenen Angaben zeigen Analysen von ‚Fasresearch‘, dass der Fonds mittlerweile der *„zweitwichtigste Akteur in der österreichischen Klimapolitik“* sei (Klima- und Energiefonds, 2021:3).

Mit den zahlreichen Programmen wird unter anderem auch die Transformation heimischer Städte in Richtung Nachhaltigkeit und Klimaneutralität unterstützt. Dazu zählen etwa die „Klima- und Energie-Modellregionen“ zur Förderung der regionalen Umstellung auf erneuerbare Energien, die „Klimawandel-Anpassungsmodellregionen“ zur Entwicklung von regionalen Lösungen für negative Auswirkungen der Klimakrise, die „Mustersanierung“ für eine ganzheitliche, nachhaltige und ressourcenschonende Gebäudesanierung und die „Smart Cities Initiative“, die Städte ins Zentrum einer interdisziplinären Transformation in Einklang mit den SDGs und der Klimaambitionen der Bundesregierung bringt (Klima- und Energiefonds, 2022b:24,26ff.). In Anbetracht der Zielsetzungen ist besonders das letztgenannte Förderprogramm von Bedeutung für die in dieser Arbeit gestellte Forschungsfrage.

Es widmet sich der Schaffung von nachhaltigen Quartieren und Städten mittels möglichst interdisziplinär zusammengestellten Projektkonsortien mit Akteur:innen aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Kommunen und Verwaltung (Klima- und Energiefonds, 2020a:9). Theresia Vogel, Geschäftsführerin beim Klima- und Energiefonds, argumentiert im Rahmen der diesjährigen Mission Innovation Austria den städtischen Fokus: *„Es leben viele Menschen hier, sie haben durchaus bei*

Innovation die Nase vorne, es gibt viele Unternehmenssitze usw. usf. Es wird also ganz entscheidend sein, wenn wir die Transformation schaffen wollen, müssen wir in den Städten, im Umbau der Städte, der Kommunen, der großen und kleinen Städte, erfolgreich sein.“ (MIA Mission Innovation Austria I, 2022, [7:47-8:10]).

Von den untersuchten Materialien – einem Strategiedokument und 14 Ausschreibungsleitfäden – der Smart Cities Initiative wurden alle – mit Ausnahme des Startjahres – unter der Programmverantwortung von Daniela Kain veröffentlicht. Seit 2020 wird zusätzlich Heinz Buschmann als weiterer Programmverantwortlicher genannt. Im Gegensatz zum Programm „Stadt der Zukunft“ wird nicht explizit aufgelistet, wer an der Erstellung und Formulierungen der Ausschreibungsleitfäden beteiligt ist. Für die zuständige Programmabwicklung wird jedoch auch hier explizit auf die Österreichische Fördergesellschaft verwiesen und es werden (Mit-)Verfasser:innen der Stadt der Zukunft-Leitfäden (z. B. Johannes Bockstefl) im Impressum aufgelistet. In der bisherigen Programmlaufbahn wurden bisher knapp 84 Millionen Euro vom Förderprogramm ausgeschrieben (Klima, und Energiefonds, 2020a:9).

Der nachstehende Abschnitt zeigt die empirischen Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse; eine Zusammenfassung und kritische Einordnung der Inhalte wird im Anschluss durchgeführt.

Smart Environment – Natürliche Ressourcen

Das Förderprogramm adressiert dieses Smart City Charakteristikum und sieht Ambitionen zum Klimaschutz als Notwendigkeit an, um den abgeleiteten städtischen Herausforderungen zu begegnen. So heißt es etwa *„es gibt keine lebenswerte Zukunft ohne Klimaschutz“* (Kain, 2011:8), oder *„[...] gefordert sind Maßnahmen(bündel) für den Klimaschutz, die den Trend der langzeitlichen Veränderung des Stadtklimas gerecht werden, aber auch das Auftreten von Extremereignissen (Hitzewellen, Überflutungen) inhaltlich bearbeiten“* (Kain, 2015a:5).

In urbanen Räumen sieht der Klima- und Energiefonds auch die relevanten Hebel, um die notwendigen Umbrüche herbeizuführen. In diversen Jahren wird deshalb auf die Notwendigkeit der Einbeziehung derer hingewiesen: *„Seit 2010 sind Österreichs Städte und Gemeinden für uns wichtige Partner bei der Transformation des Energiesystems im Sinne des Klimaschutzes!“* (Kain, 2018:2; Kain & Buschmann, 2020a:6). Das Ziel wird angesichts der verstärkten Wetterextreme mehrmals deutlich hervorgehoben; es werden *„resiliente Stadtstrukturen angestrebt: Maßnahmen zur Minderung der Klimaeffekte bzw. zur Klimawandelanpassung [...]“* (Kain & Buschmann, 2020b:12).

Smart Living – Lebensqualität

Die negativen Folgen der Klimakrise schlagen sich wesentlich auf das von Giffinger & Gudrun identifizierte Smart City Charakteristikum Smart Living nieder – die Lebens- und Wohnqualität wird

wesentlich beeinträchtigt. Dem soll mit den Programmaktivitäten entgegengewirkt werden: „*Mit der Unterstützung des Klimafonds planen und realisieren diese Betriebe wegweisende Demo-Projekte für eine weiterhin hohe Lebensqualität in Österreichs Städten*“. (Kain, 2011:4) – ein paar Jahre später heißt es dazu, man beabsichtige „*die Lebensqualität künftiger Generationen zu erhalten bzw. zu optimieren*“ (Kain, 2013:8; Kain, 2018:7). Dafür wird auch das Spektrum der Aktivitäten und adressierten Themenfelder erweitert: „*Mit unserem neuen Handlungsfeld Grün- und Freiraum [...] [das] wesentlich zur Lebensqualität der BewohnerInnen beiträgt*“. (Kain, 2015b:1).

Smart People – Sozial- und Humankapital

Das Charakteristikum „Smart People“ wird wenig in den untersuchten Materialien und besuchten Veranstaltungstagen aufgegriffen. In der Ausschreibung 2021 (Kain & Buschmann, 2021:20) heißt es diesbezüglich, dass eine „*Sicherstellung von niederschwelligem, muttersprachliche, inklusivem und partizipativem Zugang zu Informationen zu Themen der Klimakrise und der Energiewende*“ beabsichtigt sei.

Smart Mobility - Transport

Die Smart Cities Initiative deckt auch das Themenfeld der nachhaltigen, innovativen Infrastruktur und Mobilität ab. So werde, „*flexible Mobilität in den Mittelpunkt*“ (Kain, 2011:4) der Förderaktivitäten gestellt und auch „*Mobilitätskonzepte, die sanfte Mobilität, also klimaverträglich und effizient sind*“ (Kain, 2011:4) gefördert. Dieser Themenschwerpunkt setzt sich über die folgenden Ausschreibungsjahre fort, „*Energie- und Mobilitätsaspekte [stehen] im Vordergrund*“ (Kain, 2012:5), was einen „*[...] Ausbau [...] klimafreundlicher Mobilitätslösungen [...]*“ (Kain, 2018:7) bedinge.

Smart Economy - Wettbewerbsfähigkeit

Das Charakteristikum der Smart Economy wird ebenfalls in der Programmausrichtung adressiert. Es folgt, analog zum „Stadt der Zukunft“ Programm die Einteilung relevanter Passagen in die Sub-Kategorien „Wettbewerbsstandort & -fähigkeit“, „unternehmerischer Nutzen“ und „Verwertungslogik“.

Wettbewerbsstandort & -fähigkeit

In den Anfangsjahren wird der Aspekt des Wettbewerbsstandorts wenig aufgegriffen; mit den folgenden Ausschreibungsjahren wird jedoch vermehrt auf diese Zielsetzung hingewiesen. Diesbezüglich heißt es etwa ab dem Jahr 2016, dass auch eine „*Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Österreichs*“ (Kain, 2016:2; Kain, 2017:2) verfolgt werde, oder, dass „*auf österreichischer Ebene die Smart Cities Initiative einen Beitrag zur [...] Wettbewerbsfähigkeit/Leistungsfähigkeit [leistet]*“ (Kain, 2019:3; Kain & Buschmann, 2020b). Die

zugrundeliegende Motivation wird wie folgt dargelegt: *„Damit wird die regionale Konjunktur belebt, was mittelfristig hochwertige Arbeitsplätze in der Stadt sichert.“* (Kain & Buschmann, 2020a:2).

Das übergreifende Ziel des staatlich verankerten Förderprogrammes *„bleibt jedoch stets das gleiche – Österreichs Städte als nachhaltige und lebenswerte Lebens- und Wirtschaftsräume langfristig zu erhalten.“* (Kain & Buschmann, 2020b:3).

Unternehmerischer Nutzen

Obwohl Betriebe, besonders Klein -und Mittelunternehmen, in den jeweiligen Ausschreibungsleitfäden als essentielle Partner für die Transformation urbaner Räume genannt werden, wird der unternehmerische Nutzen derer nur selten aufgegriffen. Die Smart City Initiative leiste hier demnach einen Beitrag, indem sie die *„Innovationsfähigkeit österreichischer Unternehmen stützt [...]“* (Kain, 2018:7; Kain & Buschmann, 2020b:5).

Verwertungslogik

Die Untersuchung zeigt eine immanente Verwertungslogik der Smart Cities Initiative und ihren Förderaktivitäten. So erwarte man sich durch die staatlich geförderten Projekte *„eine verstärkte Marktnachfrage („Market Pull“) zu erzeugen bzw. zu nutzen“* (Bieser, 2010:9). Dieses Kriterium wird in den Anfangsjahren auch als wesentlich für den Erhalt eines positiven Förderbescheides definiert, beinhalteten die *„Beurteilungskriterien u. a. Ökonomisches Potenzial und Verwertung: Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes [und das] Marktpotenzial der Ergebnisse.“* (Bieser 2010:16). In den Folgejahren wird dieser Aspekt in den Themenschwerpunkten erneut aufgegriffen; so sollen etwa im Zusammenhang mit einer *„[smarten Modernisierung im (öko)sozialen Wohnbau] neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle für smarte Services und Einrichtungen im Wohnumfeld“* (Kain, 2016:7) entwickelt werden. Weiters werde die *„[...] Erprobung neuartiger Geschäftsmodelle für die gemeinsame Speichernutzung im Stadtquartier“* (Kain, 2016:8) anvisiert.

In den jüngst veröffentlichten Ausschreibungs- und Strategiematerialien findet sich diese Ausrichtung oft wieder, so etwa in Verbindung mit einer gewünschten *„Entwicklung von innovativen Geschäfts-, Finanzierungs- und Partizipationsmodellen, um NBS [Nature Based Solutions] in eine breite und rasche Umsetzung [...] zu bringen“* (Kain & Buschmann, 2020a:16), oder auch im Kontext der *„sozialen Innovationen als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung“* (Kain & Buschmann, 2021:3). Eine Smart City ist nach Programmdefinition folglich *„bereit, innovative (Bürger-)Beteiligungsmodelle bzw. Geschäftsmodelle anzuwenden.“* (Kain & Buschmann, 2020b:3). Dafür müsse auch abseits der bisher bekannten Pfade entwickelt werden, denn *„i. d. R. [sind dafür] neue Ansätze und Geschäftsmodelle zu entwickeln und umzusetzen“* (Kain & Buschmann, 2020b:9).

Diese ökonomisch basierte Ausrichtung zeigt sich auch in der scheinbaren Programmausrichtung: *„Ziel ist es schlussendlich, Produkte, Prozesse und Dienstleistungen auf den Markt zu bringen, die die Klimaneutralität und Resilienz von Städten nachhaltig unterstützen“* (Kain & Buschmann, 2020b:9).

Smart Governance - Partizipation

In der empirischen Untersuchung wird klar, dass besonders Aspekte der Smart Governance, sprich Partizipationselemente, die Miteinbeziehung von lokalen Bevölkerungsgruppen und Co-Kreation-Prozesse, oft als Voraussetzung in den ausgeschriebenen Themenschwerpunkten aufgeführt werden. So heißt es im Jahr 2011, dass *„die Stadt der Zukunft durch die Einbindung ihrer BewohnerInnen und relevante Akteure mit ihren unterschiedlichen Interessen und Kompetenzen [entsteht]“* (Kain, 2011:5).

Insbesondere die *„Einbindung aller notwendigen AkteurInnen bzw. Zusammenstellung des Konsortiums [...]“* (Kain, 2012:11) und die *„Einbindung von Non-Governmental- bzw. Non-Profit-Organisationen in relevante Projektrollen wird ausdrücklich begrüßt.“* (Kain, 2015:7). Dieser Aspekt wird im Laufe der sich erweiternden Handlungsfelder auch auf diese erweitert. So wird etwa die Integration aller relevanten Stakeholder:innen *„bei der Entwicklung smarter Freiraumkonzepte [...] als zentrales Element [...] betrachtet“* (Kain, 2015b:9). Diese Bestrebungen finden sich auch im aktualisierten Missionstatement und der strategischen Programmausrichtung der Smart Cities Initiative wieder. Demzufolge heißt es, *„[...] eine nachhaltige, integrierte, partizipatorische Stadtplanung & -entwicklung“* (Kain, 2018:8) werde mit den geförderten Aktivitäten und Projekten angestrebt.

In den letzten Jahren wird dieser Fokus auf Elemente der Smart Governance nochmals verstärkt. Der Klima- und Energiefonds lege den *„Fokus auf eine möglichst umfassende Partizipation, Information und Inklusion breiter Teile der Bevölkerung für die urbane Transformation“* (Kain & Buschmann, 2020a:8). Dieses Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung zeigt sich auch im Ausschreibungsschwerpunkt für eine *„Umsetzung von partizipativen, co-kreativen und auf Gemeinwohl ausgerichteten Projekten im und für den öffentlichen urbanen Raum“* (Kain & Buschmann, 2021:20; Kain & Buschmann, 2022:19). Auch im Bereich der Dekarbonisierung werde eine *„inklusive und co-kreative Teilhabe an der Energiewende“* beabsichtigt (Kain & Buschmann, 2021:20). In der aktuellen Ausschreibung wird mit großem Nachdruck auf diese Beteiligungs- und Partizipationsprozesse hingewiesen: *„Bei all diesen Vorhaben ist die breite Teilhabe und Co-Kreation durch bzw. mit der hiesigen Bevölkerung essentiell.“* (Kain & Buschmann, 2022:4).

Für diese neuen Beteiligungsformate wird die Entwicklung und Förderung von sozialen Innovationen als essentiell erachtet. Ab 2015 sollen diese in den Vorhaben der Smart Cities Initiative *„als Querschnittsthema in den Vordergrund treten: Sozial inklusive Lösungsansätze gehören hier ebenso dazu wie die Bewusstseinsbildung für den Systemwandel.“* (Kain, 2015b:1). Diese Gedanken schlagen

sich auch in der Ausgestaltung der letztjährigen Themenschwerpunkte nieder, indem besonderer Fokus auf ebendiese Konzepte gelegt wird. Begründet wird dies damit, dass *„soziale Innovationen – neben oder im Verbund mit technischen Innovationen – als Instrument nachhaltiger Entwicklung in urbanen Ballungsräumen [...]“* (Kain & Buschmann, 2021:21) und *„als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung“* (Kain & Buschmann, 2022:5) wirken können.

INTERPRETATION DER UNTERSUCHUNG

Die Smart Cities Initiative sieht die erforderlichen Hebel in Richtung Klimaneutralität in der Transformation der heimischen Städte. Mit ihren Fördermitteln zielt sie auf eine Milderung der negativen Auswirkungen der Klimakrise ab und will so die Lebens- und Wohnqualität der städtischen Bevölkerung auch für die kommenden Jahrzehnte sichern und abdecken. Dabei deckt sie das gesamte Spektrum der von Giffinger & Gudrun (2010:14ff.) definierten Smart City Charakteristiken ab. Unter anderem wird das Feld der Smart Economy adressiert: Geschäfts- und Betreibermodelle sollen durch die Förderungen entwickelt, Betriebe stets in die Vorhaben integriert werden. Jedoch scheint hier der Fokus nicht ausschließlich auf der Ermächtigung der Betriebe zu liegen. Stattdessen wird zusätzlich eine Verwertung und Verbreitung der entwickelten Produkte und Dienstleistungen zum Wohle der Stadt und der darin lebenden Personen angestrebt. Diese Ambitionen zeigen sich insbesondere im Smart City Charakteristikum der Smart Governance: Die Ermächtigung und Einbindung aller Nutzer:innengruppen steht schon seit Beginn des Förderprogrammes im Vordergrund und wird als wesentlicher Aspekt für erfolgreiche Vorhaben vorausgesetzt. Die Bedeutung derartiger sozialer Perspektiven hat in den vergangenen Ausschreibungsjahren zugenommen. So werden speziell seit 2020 – dem Beginn der Gesundheitskrise – innovative Beteiligungsformate und sozial inklusive Lösungsansätze mit Fokus auf den Gemeinwohlnutzen gefördert. Elemente der Smart Governance werden somit mit dem Bereich der Smart Economy stark verschränkt.

Die empirische Untersuchung lässt die Interpretation zu, dass durchaus die Stärkung der heimischen Wettbewerbsfähigkeit und Betriebe angestrebt wird; jedoch wird diese nicht rein mittels einer Förderung nationaler Unternehmen umgesetzt, sondern durch einen kollaborativen, partizipativen Prozess, der sich durch eine Einbindung möglichst aller beteiligten Nutzer:innengruppen und Stakeholder in die Projektumsetzung auszeichnet. Die angestrebte Transformation heimischer Kommunen und Städte wird von der Smart Cities Initiative mit scheinbaren gesamtheitlichen Konzepten unter Berücksichtigung verschiedenster Interessen und Bedürfnisse ab Projektplanung gefördert.

Die folgende kritische Einordnung der empirischen untersuchten Programmausrichtungen soll helfen, mögliche erste Einblicke in Antworten auf die gestellten Forschungsfragen zu geben.

6.5. Kritisch Einordnung der bundesstaatlichen Programme

Die empirischen Untersuchungen zeigen, dass beide Programme durchaus unterschiedliche Schwerpunkte in ihrer inhaltlichen Programmausrichtung setzen. Dennoch legen die empirischen Untersuchungen nahe, dass das „Stadt der Zukunft“ Programm und die „Smart Cities Initiative“ beide in ihrer Ausrichtung überwiegend Charakteristiken der Smart Economy adressieren – wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. So greift vor allem das „Stadt der Zukunft“ Förderprogramm Aspekte der eingangs beschriebenen staatlichen und städtischen Neoliberalisierung wieder auf. Dies zeigt sich etwa in der Ausgliederung der Leistungserbringung aus der Verantwortung des Staates bzw. seinen Institutionen und im Versuch, die gewünschte urbane Transformation über die Sphäre des freien Marktes zu realisieren. Heimische Betriebe werden dabei mit jährlichen Millionensummen gefördert, um innovative und klimafreundliche Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. Der Staat und seine Apparate scheinen mit dieser Schwerpunktsetzung die Neuausrichtung von heimischen Kommunen anhand von ökonomischen und wirtschaftlichen Prinzipien zu begünstigen – eine Strategie, die als beispielhaftes Resultat der Reduzierung der öffentlichen Daseinsvorsorge gewertet werden könnte.

In ihrer Ausgestaltung könnten beide Programme auch die Schaffung von unternehmerischen Städten nach Harvey (1989) begünstigen. Dies zeigt sich etwa speziell am „Stadt der Zukunft“ Programm, dessen Budget in den letzten Jahren zunahm. Mit seinen Ausschreibungsschwerpunkten fördert es ausschließlich ökonomisch verwertbare Projekte, die in Summe auf eine Stärkung des lokalen und nationalen Wirtschaftsstandortes abzielen; Bewohner:innen und Nutzer:innen der Stadt stehen nicht im Kern der staatlichen Bemühungen – eine Ermächtigung und Einbeziehung von Interessensgruppen scheint nicht zielgerichtet.

Die „Smart Cities Initiative“, dessen Budget in den letzten Jahren stagnierte, verfolgt dasselbe Ziel der Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes, jedoch mit einer scheinbar anderen Strategie. Sie fördert durchaus nicht profitorientierte Projekte, die mit einem interdisziplinären Zugang Bewohner:innen und Nutzer:innen bereits ab Beginn des Planungsprozess einbinden sollen. Im Gegensatz zum „Stadt der Zukunft“ Programm greift es Kriterien der Smart Governance auf und könnte folglich, abhängig von der Ausgestaltung der jeweiligen Partizipationsprozesse, die Beteiligung von sozialen Gruppierungen an Stadtentwicklungsvorhaben fördern. Dadurch könnte die Chance auf eine Ermächtigung und Einbeziehung von bestimmten Personengruppen auf Projektebene gegeben sein.

Eine der betriebswirtschaftlichen Logik untergeordnete Logik wird trotz der programminternen Ambitionen für eine Ermächtigung von vulnerablen oder marginalisierten Gruppen auch in der Smart Cities Initiative gefördert. Diese Gemeinsamkeit mit dem Schwesternprogramm „Stadt der Zukunft“ könnte einerseits auf die gemeinsame institutionelle Verankerung beim BMK, andererseits auf die

strategische Abwicklung durch die FFG zurückgeführt werden. Die staatliche Ideologie der Neoliberalisierung und der ökonomischen Leitprinzipien finden sich in beiden Förderprogrammen wieder – eine Strategie, die sich scheinbar auch in der Allokation der Budgetmittel ablesen lässt, denn das marktorientierte „Stadt der Zukunft“ Programm erhält seit 2017 teils deutlich mehr Förderbudget als die Smart Cities Initiative.

Es liegt die Vermutung nahe, dass die gegenwärtigen sozialen Ungleichheiten im urbanen Raum – etwa Segregations- oder Verdrängungsprozesse – nicht von den beiden untersuchten Förderprogrammen adressiert werden – eine projektbezogene Ermächtigung scheint angestrebt, strukturelle Ungleichheiten blieben durch derartige Tätigkeiten und Vorhaben jedoch vermutlich unberührt.

Mit ihrer Programmausgestaltung würden das „Stadt der Zukunft“ Programm und die „Smart Cities Initiative“ den städtischen Raum nach Lefebvre (1991) nachhaltig beeinflussen. Dabei formen sie die drei Dimensionen des urbanen Raums: Durch Veränderungen im gebauten Umfeld oder der Einteilung des Raumes werden auch die darin eingebetteten sozialen Beziehungen verändert. Aufgrund der institutionellen Verankerung und Ideologie könnte angenommen werden, dass diese städtischen Veränderungen die asymmetrischen Machtverhältnisse der Neoliberalisierung fortschreiben.

Für die gestellten Forschungsfragen ist eine weitere empirische Untersuchung notwendig. Lassen sich Unterschiede zwischen den auf Bundesebene und den auf Stadtebene verankerten Strategien festmachen? Die Stadt Wien veröffentlichte dieses Jahr ihre eigene – jedoch nicht ihre erste – Smart City Rahmenstrategie, die den Weg in die Klimaneutralität vorgeben soll. Der folgende Abschnitt untersucht folglich, inwieweit die Positionspapiere die verschiedenen Smart City Charakteristiken von Giffinger & Gudrun (2010:14ff.) adressieren. So werden Rückschlüsse auf die zugrundeliegenden Ziele und die gestellten Hypothesen möglich.

6.6. Empirische Ergebnisse – Smart City Klima Strategie Wien

Auch die Stadt Wien fördert die Entwicklung hin zu einer Smart City. Diesbezüglich veröffentlicht sie 2022 zwei zentrale Rahmenstrategien, die zusammen das Konstrukt für die anvisierte Klimaneutralität 2040 bilden. Zum einen ist das der Wiener Klimafahrplan; er zeigt den *„gemeinsamen Weg zur Erreichung der Wiener Klimaziele 2040 im Sinne einer klimagerechten Stadt“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:36) auf. Das 148-seitige Dokument wurde von Mitarbeiter:innen der Stadt Wien, deren Unternehmen und in Zusammenarbeit mit dem Wiener Klimarat bzw. einer auf städtische Klimaneutralität spezialisierten EU-Institution verfasst. Die zweite wesentliche Säule zur Erreichung dieser Ziele bildet die Smart City Strategie Wien. Sie ist keinesfalls der erste Maßnahmenplan zum Thema – bereits 2014 wurde eine derartige Vorgehensweise mit Zielhorizont 2050 geplant. Mit der neuen Rot-Pinken Wiener Stadtregierung wurden die Klimaziele jedoch ambitionierter: Am 23. Februar 2022 beschloss der Wiener Gemeinderat, dass Wien bereits zehn Jahre früher klimaneutral sein soll (Stadt Wien, 2022). Jürgen Czernohorszky, Stadtrat für u. a. die Klima- und Umweltbelangen der Stadt, kündigt die Ausrichtung des umfassenden Maßnahmen- und Strategiepakets im Rahmen der hybriden Veranstaltung *„Wege zur klimagerechten Stadt“* vom 16.05.2022 (Arbeiterkammer Wien, 2022: [26:33 – 27:03]) wie folgt an: *„Was es zu gewinnen gilt, ist [...] die Vorstellung einer besseren Zukunft, wenn es gelingt, Klimagerechtigkeit in den Blick zu nehmen. Es ist die Vorstellung einer Lösung, einer sozialen Frage, die sich heute anhand der Klimakrise stellt. Durch die Wiederbelebung des Gemeinsinns, durch ein radikales Runterbrechen der Gerechtigkeitsfrage in allen Maßnahmen.“*

Auch das zweite, 136 Seiten lange, Positionspapier wurde von Mitarbeiter:innen der Stadt Wien, speziell aus den Magistraten der Stadtentwicklung und Stadtplanung, verfasst; ergänzt wird dies um den Input von Angestellten des Urban Innovation Vienna – einem *„Think Tank und Service Provider“* (Wien Holding, o. D.a), der globale zukunftsweisende städtebauliche Entwicklungen identifiziert. Auch er steht über die Wien Holding im Eigentum der Stadt Wien. Beide Strategien können auf der Website der Stadt Wien öffentlich eingesehen werden.

Die Kompetenzen über Ausgestaltung, Zielsetzung und Abwicklung der übergreifenden Rahmenstrategien liegen somit vollends bei der Stadt Wien. In der Ausgestaltung derer übernimmt sie die Hoheit und scheint dementsprechend ausreichend Spielraum in der Priorisierung diverser Interessen zu haben. Genaue Beträge und Summen werden im Gegensatz zu den auf Bundesebene verankerten Smart City Programmen nicht genannt, die Rede ist dennoch von Investitionen, Maßnahmen und Projekten in Milliardenhöhe über den angepeilten Zeitraum.

Die beiden Materialien und die besuchte Veranstaltung wurden anhand des Kodierleitfadens in Kapitel 5.2.1 empirisch untersucht und systematisch den Smart City Charakteristiken nach Giffinger &

Gudrun (2010:14ff.) zugeordnet. Hier muss erwähnt werden, dass eine eindeutige Zuordnung zu den jeweiligen (Sub-)Subkategorien trotz Kodierregeln teils schwer durchführbar ist, da die Papiere einen sehr interdisziplinären Ansatz verfolgen: Die Themengebiete werden miteinander verschnitten, Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Charakteristiken oft thematisiert. Dies wird folglich auch in den jeweiligen Subkategorien aufgezeigt.

Smart Environment – Natürliche Ressourcen

Die Charakteristik des Smart Environment wird oft aufgegriffen: Die Klimakrise, ihre Auswirkungen auf die Stadtbevölkerung und -ökologie wird ausführlich im eigens dafür entworfenen Wiener Klimafahrplan beschrieben. Dort wird die Handlungsgrundlage der Wiener Kommunalpolitik klar formuliert und zudem ein Konnex zu Smart People hergestellt: *„Die Politik steht daher vor der zentralen Aufgabe, Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung so zu gestalten bzw. durch begleitende Maßnahmen dahingehend abzufedern, dass sie den sozialen Ausgleich befördern bzw. soziale Ungleichheit verringern.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:28). Die Dringlichkeit in dieser Hinsicht wird dahingehend argumentiert, dass *„die damit verbundenen Auswirkungen erheblich sind“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:16). In der Smart City Rahmenstrategie werden die Klimaschutzambitionen dementsprechend klar dargelegt: *„Konsequente Klimaschutzpolitik, der vollständige Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energieträger, ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen und der Blick auf zukunftsfähige Verhaltensweisen“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:22). Demnach brauche es vor allem *„[...] neue Lösungen für Klimaschutz und Klimaanpassung – insbesondere Begrünungsmaßnahmen“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:61).

Die Ziele überspannen das gesamte städtische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben; sie scheinen ehrgeizig formuliert und mit Vergleichswerten und klaren Reduktionsstrategien versehen. Aufgrund ihrer vollumfänglichen Anwendung auf das städtische Gebiet und die darin eingebetteten Tätigkeiten wird auf eine Auflistung aller konkreten Maßnahmen verzichtet.

Smart Living – Lebensqualität

Auch Smart Living Aspekte werden adressiert: Die negativen Auswirkungen der Klimakrise werden in Bezug auf deren Einfluss auf die städtische Lebens- und Wohnqualität argumentiert. Wichtige Bestandteile dieser Lebensqualität sind auch die klimatischen Bedingungen in Wien; *„durch [die beiden Rahmenstrategien] soll die Lebensqualität für alle Wiener*innen sichergestellt [...] werden.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:38). In diesem Zusammenhang legt die Stadt Wien auch ihr Verständnis einer „smarten“ Stadt dar: *„Smart City bedeutet hohe Lebensqualität für alle“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:22).

Was sich genau hinter diesen Ambitionen versteckt wird einige Seiten später klar definiert:

„Lebensqualität ist die Summe einer Vielzahl von Faktoren. Zugang zum Arbeitsmarkt, angemessenes Einkommen und eine gute soziale Absicherung; Möglichkeiten der Teilhabe der individuellen Entfaltung [...]; Zugang zu öffentlichen Leistungen; getragen von starken öffentlichen Unternehmen der Daseinsvorsorge; leistbarer Wohnraum; ein vielfältiges und breit zugängliches Kultur- und Freizeitangebot, Sicherheit und sozialer Frieden sowie eine intakte Umwelt.“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:28).

Durch diese stadteigene Definition scheinen alle sechs Smart City Charakteristiken verschränkt betrachtet zu werden. In ihrer Gesamtheit an Aktivitäten, Projekten und Maßnahmen soll so ein „[...] Anspruch auf hohe Lebensqualität in allen Stadtquartieren [...]“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:54) gestellt werden, der garantiert, dass global gesehen Wien 2040 „[...] die Großstadt mit der höchsten Lebensqualität und Lebenszufriedenheit“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:40) ist. Als notwendige Basis werden dafür neben den oben genannten Bereichen auch *„resiliente Infrastrukturen und eine umsichtige Gestaltung von Stadträumen und Gebäuden, Straßen, Plätzen und Grünflächen“* Magistrat der Stadt Wien, 2022a:82) genannt.

Smart People – Sozial- und Humankapital

Die Stadt Wien adressiert in ihren verschränkten Rahmenstrategien auch die Smart City Charakteristik Smart People. Entsprechende Passagen wurden nach Mayring (2015) in zwei Sub-Kategorien, „Qualifikationsniveau“ und „Teilnahme am gesellschaftlichen Leben“ aufgeteilt.

Qualifikationsniveau

In den untersuchten Publikationen wird unter anderem auf die Ausbildung der in Wien lebenden Bevölkerung eingegangen. Etwa sollen *„Bildungs- und Qualifizierungsangebote [...] Berufsentscheidung jenseits traditioneller Geschlechterrollen [unterstützen]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:44). Der Kompetenzaufbau scheint unter anderem für eine erfolgreiche Umsetzung der beiden Strategien vorangetrieben zu werden: *„Weiterentwicklungs- und Qualifizierungsangebote setzen besondere Schwerpunkte auf Fertigkeiten und Branchen, die für die Umsetzung der Smart City Ziele wichtig sind.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:102).

Teilnahme am gesellschaftlichen Leben

Auch die (fehlende) gesellschaftliche Teilhabe wird von der Stadt Wien thematisiert: Man verpflichte sich zu *„[...] sozialer Inklusion als einem zentralen Leitmotiv in allen Politikfeldern und zu umfassender Gleichstellung, sowohl in politischer, gesellschaftlicher als auch wirtschaftlicher Hinsicht.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:30); *„soziale Inklusion steht im Zentrum der Politikgestaltung und des Handelns der Verantwortung.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:28). Dieses Motto der gesellschaftlichen Inklusion beschränkt sich dabei nicht auf autochthone Österreicher:innen, sondern

auf „[...] *alle in Wien lebenden Menschen*.“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:54). Die anvisierte ‚klimagerechte Stadt‘ verfolgt explizit das Ziel „*gleiche[r] Startchancen für alle Kinder und Jugendlichen*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:102) und nennt den „*geförderten Wohnbau als wirksames Instrument zur Unterstützung [...]*.“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:96).

Zusammenfassend heißt es im Wiener Klimafahrplan: „*Ein wesentliches Element der Wiener Identität ist das Streben nach sozialer Gerechtigkeit, nach Generationengerechtigkeit und Inklusion.*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:24)

Smart Mobility - Transport

Eine innovative und klimafreundliche Infrastruktur wird ebenfalls anvisiert. So wird klargestellt, dass „*der öffentliche Verkehr [...] weiterhin das Rückgrat der Mobilität [sei]*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:54) und diesen auch in Zukunft stärken wolle: „*Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt mit kurzen Wegstrecken [...] und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiver Verweilmöglichkeiten*“. (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:41). Dies soll unter anderem durch den „[...] *Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots [...]*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:56) „*sowie der Infrastruktur für [den] Rad- und Fußverkehr*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:46) geschehen.

Smart Economy - Wettbewerbsfähigkeit

Die geplanten Transitionsprozesse werden voraussichtlich Milliarden an Investitionen realisiert. In diesem Zusammenhang scheint das Charakteristikum der Smart Economy in den Stadtentwicklungsdokumenten adressiert zu werden. Es folgt eine Aufteilung in die definierten Subkategorien „Wettbewerbsstandort & -fähigkeit“, „unternehmerischer Nutzen“ und „Verwertungslogik“.

Wettbewerbsstandort & -fähigkeit

So wird sich sichtlich ein Mehrwert für die lokale Konjunktur erhofft: „*Rasches Handeln und zielgerichtete Investitionen in die postfossile Gesellschaft bieten große Chancen für den Wirtschaftsstandort Wien.*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:28); die Ausrichtung aller städtischen Aktivitäten anhand der Kriterien der Nachhaltigkeit soll demnach „*globale Maßstäbe [setzen] und wird so zu einer exportfähigen Standortqualität.*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:78).

In der Smart City Rahmenstrategie wird dieser Punkt näher erläutert, diene „*die Produktivität der Wiener Stadtwirtschaft [doch] als Grundlage für Prosperität, Ressourceneffizienz und Wettbewerbsfähigkeit [...]*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:42). Mit den entwickelten Zielvorgaben „[...] *positioniert sich die Stadt auch international als Standort*“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:22), und wird „[...] *zum attraktiven Ziel für Investitionen, innovative Unternehmen und Start-ups [...]*“

(Magistrat der Stadt Wien, 2022a:68). Dabei wird erneut die Verbindung zu anderen Smart City Charakteristiken, wie etwa Smart Living geschlagen: *„Lebensqualität zeichnet Wien im internationalen Wettbewerb aus.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:29).

Das Ziel lautet scheinbar klar: *„Wien als Spitzenstandort mit Smart City Kompetenz positionieren.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:73)

Unternehmerischer Nutzen

Von diesen Ambitionen zur Stärkung des kommunalen Wirtschaftsstandortes sollen auch die in Wien ansässigen Unternehmen profitieren. Im Wiener Klimafahrplan wird etwa die *„Unterstützung der Wiener Unternehmen bei der Dekarbonisierung ihrer Prozesswärmeerzeugung“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:77) beispielhaft genannt. In der Smart City Rahmenstrategie wird der unternehmerische Nutzen vor allem für die städtischen Unternehmen ausgeführt. Die öffentliche Leistungserbringung werde auch in den kommenden Jahrzehnten wesentlich, *„[...] getragen von starken öffentlichen Unternehmen der Daseinsvorsorge [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:28).

Verwertungslogik

Mit den diversen Aktivitäten sollen auch etwa *„neue Geschäftsmodelle für den Übergang zur Kreislaufwirtschaft“* geschaffen werden (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:97). Hier kommt der Stadt Wien eine besondere Rolle zu: Sie will selbst *„zum ersten Nachfrager von innovativen Produkten, Services und Geschäftsmodellen“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:70) werden.

In diesem Zusammenhang werden auch Public-Private-Partnerships weiter forciert. Exemplarisch wird zur Entwicklung von Vorzeigeprojekten auch *„die Schaffung eines institutionellen Rahmens (etwa von öffentlicher und privater Seite gemeinsam gespeiste Projektbudgets) und die Etablierung von Joint Ventures“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:127) aufgeführt. Dadurch soll *„Wien zum Sprungbrett zur Erschließung neuer globaler Märkte“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:73) für nationale Betriebe werden.

Smart Governance - Partizipation

Das Charakteristikum der Smart Governance wird besonders oft in den beiden Positionspapieren adressiert. Die Entscheidungsfindung in der Stadtpolitik soll dementsprechend die Bewohner:innen in den kommenden Jahrzehnten mehr denn je einbinden. Zum einen soll das mithilfe der Digitalisierung ermöglicht werden, durch die sich die Stadt *„Angebote für mehr Beteiligung und Mitgestaltung“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:38) erhofft – das Spektrum reicht hierbei *„von der partizipativen Stadtentwicklung bis zur Mitgestaltung von konkreten Projekten [...] auf Grätzlebene.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:111). Diese Bestrebungen sollen in einer *„digitalen Beteiligungsplattform der Stadt Wien, die über alle Beteiligungsformate der Stadt informiert und zur*

direkten Teilhabe einlädt.“ (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:116) gebündelt werden. Zum anderen soll diese neue Form der demokratischen Mitbestimmung mittels der *„Etablierung eines Partizipationshubs in der Stadtverwaltung [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:116) über alle Bereiche der Stadtverwaltung hinweg ausgedehnt werden. So sollen *„[...] verbindliche Spielregeln in der Beteiligung und Qualitätsstandards für den Umgang mit Inputs aus der Bevölkerung [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:116) etabliert werden.

Auch über finanzielle Aspekte der Stadtplanung sollen die Bürger:innen mitentscheiden können. So ist etwa die *„Etablierung eines partizipativen Budgets im Bereich Klimaschutz und Klimawandelanpassung (Wiener Klimateam) [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:117) geplant, mit der *„[...] neue Formen einer transparenten und partizipativen Budgetgestaltung und Mittelvergabe.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:117) erprobt werden sollen. Das Wiener Klimateam soll als innovatives Beteiligungsinstrument exemplarisch *„alle Wiener*innen [...] einladen, Projektideen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung einzubringen.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:138).

Hier werden auch Argumentationen der Smart City Charakteristik Smart People und der Beteiligung marginalisierter Personen wieder aufgegriffen. So heißt es etwa: *„Ein besonderes Augenmerk liegt auf jenen Gruppen, die etwa aufgrund von Sprach- und Bildungsbarrieren, fehlenden finanziellen oder zeitlichen Ressourcen [...] nur geringe Wahl- und Entscheidungsmöglichkeiten haben und daher in Beteiligungsprozessen in der Regel unterrepräsentiert sind.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:114). Mithilfe dieses Fokus sollen *„die Beteiligungsinstrumente der Stadt Wien [...] für alle sichtbar und zugänglich [sein]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:115).

Das zentrale Anliegen scheint hier, *„innovative, sozial- und geschlechtergerechte Beteiligungsverfahren“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:100) zu schaffen, die vulnerablen Gruppen *„eine aktive Beteiligung an Veränderungsprozessen“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:96) in der Stadt ermöglicht. Im Wiener Klimafahrplan werden unterdies auch die überproportionale Auswirkung der Klimakrisen auf marginalisierte und vulnerable Personengruppen thematisiert: *„Gerade im Sinne der Klimagerechtigkeit ist die Einbindung von oft unterrepräsentierten Gruppen notwendig, die Veränderungen ihrer eigenen Lebensbedingungen [...] nicht selbst abfedern können.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:30).

Auch soziale Innovationen in diesen Fällen als nützlich erachtet, die *„im Grätzl, von Tauschbörsen bis zu Baugruppen [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:96) umgesetzt werden sollen und so *„das Gemeinwohl stärken, Geschlechtergerechtigkeit vorantreiben, das unmittelbare Wohnumfeld positiv gestalten [...]“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:100).

INTERPRETATION DER UNTERSUCHUNG

Die empirische Untersuchung der beiden Unterlagen und der besuchten Veranstaltung lassen darauf schließen, dass Wien mit seiner kommunalen Smart City Rahmenstrategie bzw. dem Wiener Klimafahrplan einen ganzheitlichen und interdisziplinären Ansatz in der Stadtentwicklung verfolgt. Alle sechs vorab definierten Smart City Charakteristiken werden, wenn auch in teils unterschiedlichem Ausmaß, angesprochen. Das hochgesteckte Ziel scheint die „klimagerechte Stadt“. Dafür werden stadt- und verwaltungsübergreifende Veränderungen herbeigeführt, die Lebensqualität, gesellschaftliche Beteiligung, Klimaschutz und Wirtschaftswachstum stärken und sichern sollen. Ein Hauptaugenmerk scheint auf den allübergreifenden Aspekt der Smart Governance gelegt: Die Bevölkerung soll anhand neuer technologischer und sozialer Innovationen mehr in die kommunale Entscheidungsfindung einbezogen werden und somit Stadtentwicklungsprozesse mitgestalten. Durch derartige Partizipationsmaßnahmen, wie sie die Stadt Wien forciert, könnte eine neue Form der Politikgestaltung, ausgerichtet an der (bisher punktuellen) Einbindung von sozial benachteiligten Gruppierungen vorangetrieben werden.

Die untersuchten Materialien lassen die Vermutung zu, dass keine Ausgliederung oder Reduzierung der städtischen Leistungserbringung beabsichtigt scheint; stattdessen scheinen städtische Unternehmen von der Neuausrichtung profitieren: Wien will auch weiter seine Topplatzierung in der Auflistung der lebenswertesten Städte verteidigen und daraus einen Standort und -imagevorteil ziehen. Private Unternehmen werden durch Private-Public-Partnerships für diese Transformation mit an Bord geholt. Die wahren Gewinnerinnen dieser Pläne scheinen jedoch die städtischen Unternehmen, die Stadtverwaltung und ihr Wirken selbst zu sein: Sie werden als wesentliche Vehikel für die kommunale Klimaneutralität erachtet und dementsprechend für die Erreichung der hochgesteckten Ziele ermächtigt – die diversen Smart City Charakteristiken scheinen hier ineinander überzufließen: Für die Herausforderungen der Zukunft werden städtische Mitarbeiter:innen für die kommunalen Unternehmen ausgebildet. Letztere werden dann für die breite Umsetzung und Leistungserbringung im Sinne der definierten Leitbilder der Klimagerechtigkeit und -neutralität eingesetzt. Diese Umwälzungen und Ermächtigung der Stadtbewohner:innen und -unternehmen zugleich sollen Wiens Lebensqualität auch trotz der Klimakrise sicherstellen. Von diesen Bestrebungen erwartet man sich folglich auch positive Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit: Unternehmen, Start-ups und Innovateur:innen sollen durch diesen gesamtheitlichen Zugang angesprochen werden, sich in Wien niederzulassen und somit den Standort auch langfristig sichern.

6.7. Kritische Einordnung der Wiener Strategie

Die inhaltliche Ausrichtung und Schwerpunktsetzung der Rahmenstrategien lassen darauf schließen, dass Merkmale der unternehmerischen Stadt nur in geringem Ausmaß aufgegriffen werden. Dies könnte sich etwa in der Standortpositionierung und im Imageaufbau rund um die „klimagerechte Stadt“ zeigen. Dennoch scheint es, als würde auf eine strukturelle Ausrichtung der Aktivitäten anhand ökonomischer Prinzipien verzichtet. Zudem werden aktiv soziale Ungleichheiten, etwa Verdrängungs- und Segregationsprozesse, als zentrale Herausforderungen für die kommenden Jahre definiert, denen mit den neu vorgestellten Plänen entgegengewirkt werden soll.

Auch diese Vorhaben werden sich auf die drei Dimensionen des (urbanen) Raums nach Lefebvre (1991) auswirken: Neue Infrastruktur, umgestaltete öffentliche Räume und eine mögliche neue Einteilung der Grätzl bzw. Bezirke würden vermutlich die sozialen Beziehungen und Bewegungsmuster der Stadt beeinflussen. Mittels des interdisziplinären Zugangs und durch die Verschränkung von Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit könnte sich hier die Möglichkeit auf ein gerechteres städtisches Zusammenleben ergeben, die durch eine Einbeziehung von bisher ausgegrenzten sozialen Gruppierungen aktiv den asymmetrischen Machtverhältnissen entgegenwirke. Bei erfolgreicher Umsetzung könnten partizipativ umgestaltete Wiener Grätzl möglicherweise einen Rückschluss auf erste Anzeichen einer lokalen Ermächtigung von bestimmten sozialen Gruppierungen geben.

Die strategische Ausrichtung dieser kommunalen Smart City Strategie scheint somit diametral entgegengesetzt zu den Strategien auf Bundesebene. Anstatt einer Ermächtigung von privaten Unternehmen und einer Auslagerung der Smart City Aktivitäten, verfolgt die Stadt Wien ein ganzheitliches, interdisziplinäres Smart City Konzept, welches alle Smart City Charakteristiken wieder aufgreift.

ZUSAMMENFASSENDE KRITISCHE EINORDNUNG

Politische, soziale und ökonomische Gegebenheiten scheinen folglich die jeweils lokalen Ausgestaltungen von Smart City Vorhaben wesentlich zu beeinflussen. Auf Bundesebene kann hierbei eine starke Fokussierung auf Smart Economy Aspekte erkannt werden, auf Ebene der Stadt Wiens stärker eine Förderung der Smart Governance. In Anbetracht der inhaltlichen Schwerpunktsetzung scheinen alle drei Programme die aktive Mitgestaltung von Nutzer:innen oder Zivilgesellschaft an derartigen Stadtentwicklungsprozessen begünstigen zu wollen; das „Stadt der Zukunft“ Programm in nur sehr geringem Ausmaß, die Smart Cities Initiative auf Projektebene und die Stadt Wien im gesamten verwaltungstechnischen Hoheitsgebiet. Analog zu den bisherigen Untersuchungen der jeweilig adressierten Smart City Charakteristiken, liegt auch hier die Vermutung nahe, dass derartige Partizipationsmaßnahmen anhand ihrer konkreten Anwendungsfälle untersucht

werden sollten, um mögliche Rückschlüsse auf eine Verbesserung von gesellschaftlichen Teilhabechancen geben zu können.

Folglich wird für die Beantwortung der Forschungsfragen im folgenden Teil dieser Faktor Smart Governance, der Bürger:innenbeteiligung, kritisch beleuchtet. Dafür wurden Expert:innen in Schlüsselpositionen interviewt; sie beschäftigen sich selbst – als Fördernehmer:innen der Smart Cities Initiative, als Forscher:innen oder als Mitarbeiter:innen in Wiener Partizipationsprojekten – intensiv mit dem Thema und können wertvolle Einblicke in die Ausgestaltung der gewünschten Einbindung der Stadtbewohner:innen geben. Speziell werden eine mögliche Selektivität von Partizipationsprozessen und mögliche Barrieren beleuchtet; dies geschieht insbesondere mithilfe der Wiener Partizipationsprojekte bzw. -instrumente „Wiener Klimateam“ und „Lokale Agenda 21 Wien“.

6.8. „Bürger:innenbeteiligung klingt ja auch schön.“ (B4, 162ff.)

Die vorangegangenen empirischen Untersuchungen zeigen, dass die Smart City Charakteristiken von Giffinger und Gudrun (2010, 14ff.) in unterschiedlicher Ausprägung in den Programmen der öffentlichen Hand aufgegriffen werden. Was dabei auffällt: Eine neue Art der Beteiligung und Mitbestimmung der Stadtbewohner:innen wird in allen drei untersuchten Programmen, wenn auch in höchst unterschiedlichem Ausmaß, angestrebt. Im Stadt der Zukunft Programm heißt es zur Smart Governance etwa bloß, dass die *„Einbindung von Beteiligten, NutzerInnen und BewohnerInnen bei der Planung und Umsetzung von Projekten sicherzustellen“* (Paula et al, 2020:29) sei, der Klima- und Energiefonds fördert hingegen explizit *„[...] eine nachhaltige, integrierte partizipatorische Stadtplanung & -entwicklung“* (Kain, 2018:8) und die Stadt Wien treibt Beteiligungsformate *„von der partizipativen Stadtentwicklung bis zur Mitgestaltung von konkreten Projekten [...] auf Grätzlebene.“* (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:111) voran. In den veröffentlichten Dokumenten scheinen beide Ebenen, Bund und Stadt Wien zugleich, den lokalen Bevölkerungen mehr Einfluss in Smart City Vorhaben geben zu wollen, sodass diese die Ausgestaltung ihres direkten Umfeldes aktiv mitentscheiden können. Für ein umfassenderes Verständnis und eine kritische Einordnung des Faktors Partizipation in derartigen Prozessen wurden qualitative Interviews mit Expert:innen in Schlüsselfunktionen zum Thema durchgeführt. Dadurch sollen die Resultate der empirischen Inhaltsanalyse überprüft und mögliche Antworten auf die gestellten Forschungsfragen gegeben werden können.

Im folgenden Abschnitt wird folglich das Smart City Charakteristikum der Smart Governance genauer beleuchtet. Diesbezüglich werden eingangs Voraussetzung für eine erfolgreiche Bürger:inneneinbindung definiert. Anschließend werden die zwei Wiener Partizipationsinstrumente, das „Wiener Klimateam“ und die „Lokale Agenda 21 Wien“ genauer hinsichtlich ihrer Ausgestaltung untersucht. In diesen Analysen wird besonderes Augenmerk auf Erfolgsfaktoren für eine Einbindung von marginalisierten und vulnerablen Gruppen gelegt, die laut Kirsch-Soriano da Silva und Stoik (2015:268) aufgrund verschiedener Ungleichheitsdimensionen in derartigen Vorhaben oftmals unterrepräsentiert sind.

6.8.1. Voraussetzungen erfolgreicher Beteiligung

Neben Hollands (2008:316) und Leitheiser & Follmann (2020:910) erachten auch alle befragten Expert:innen den Fokus auf Beteiligung und Partizipation in (stadt)politischen Entscheidungen als essentiell. Besonders in Bezug auf die Klimakrise und dazugehörige Maßnahmen sehen die interviewten Personen die Notwendigkeit der Einbindung aller relevanter Stakeholder, um die kommenden Herausforderungen zu meistern (B1, 22ff.; B2, 222ff.; B4, 56-58; B7, 325ff.). Dennoch

scheint in den Gesprächen auch klar: Partizipationselemente müssen spezifisch ausgestaltet sein und gewisse Voraussetzungen erfüllen, um nicht ein bloßes Lippenbekenntnis der Beteiligung zu bleiben.

Angesichts der diversen Zusammensetzung der lokalen Bevölkerungen hinsichtlich kultureller, ökonomischer und sozialer Hintergründe, stellt sich in partizipativen Stadtentwicklungsprozessen demnach prinzipiell die Frage *„wie viele man tatsächlich mitnehmen kann – denn die Beteiligung von Allen ist ein theoretisches Ideal“* (B1, 83-85). Die Gesamtheit des vielfältigen Stadtbildes lässt sich nur schwer mit Partizipationsinstrumenten reflektieren. Die Gründe dafür scheinen vielfältig, lassen sich in den Gesprächen aber auf einen wesentlichen Punkt herunterbrechen: Bestimmte soziale Gruppierungen können leichter aktiviert werden als andere. So sind laut Katharina-Krisch Soriano da Silva, unter anderem Leiterin der Caritas Stadteilarbeit Wien und Projektleiterin von Projekten der Smart Cities Initiative, *„einige Beteiligungsformate schon sehr selektive Instrumente: Manche können sich da ausdrücken und einbringen und manche können es nicht“* (B2, 379ff.). Christian Peer, unter anderem Forscher an der TU Wien und Förderwerber der Smart Cities Initiative, meint *„es [sei] ein gewisses Milieu, das gewisse Ressourcen, wie z. B. flexible Zeiteinteilung, Interessen, Engagement für Partizipation, hat, um sich hier einzufinden und mitzumachen.“* (B1, 238-240); Andreas Exner, unter anderem Forscher am RCE Graz und Förderwerber der Smart Cities Initiative, unterstützt diese Auffassung, dass es eine *„Gruppe von Milieus [gibt], die grundsätzlich leicht adressiert werden kann mit Partizipationsprozessen.“* (B3, 114-115).

Nichtsdestotrotz zeigt sich Barbara Ruhsmann, Expertin für das Thema Partizipation und u. a. methodische (Mit)Begleiterin des heurigen Klimarats, überzeugt, dass eine Abbildung der diversen Interessen der in Österreich lebenden Personen möglich ist – *„es ist mit Aufwand verbunden, aber es geht“* (B4, 260). Für eine erfolgreiche Einbindung der gewünschten Bevölkerungsgruppen müssen demnach einzelne wesentliche Aspekte beachtet werden: Einerseits das aktive Aufsuchen der gewünschten Bevölkerungsgruppen an deren jeweiligen Aufenthaltsorten. Im städtischen Raum können hier laut den befragten Expert:innen die Repräsentationsräume Antworten auf die Anliegen der Stadtplaner:innen geben: Nutzer:innen, Anwohner:innen, Nachbar:innen halten sich an diesen Orten auf, kennen lokale Probleme und Herausforderungen und können folglich ihre Bedarfe und Bedürfnisse äußern. Andererseits wird der Faktor der Mehrsprachigkeit hervorgehoben, um möglichst das ganze Interessensspektrum der Bewohner:innen abzudecken. Mit mehrsprachigen Teams sollen Barrieren abgebaut, Wissen vermittelt und Vertrauen zu den Befragten aufgebaut werden (B2, 188-195, B4, 258ff.). Dieser direkte, aufsuchende und wenn möglich mehrsprachige Zugang zu vulnerablen bzw. marginalisierten Gruppen könne eine niederschwellige und doch qualitativ hochwertige Form der Bedarfserhebung darstellen, deren (positive) qualitative Wirkung auf die lokalen Bevölkerungen mitgedacht werden müsse (B2, 217ff.; B2, 250-252).

Die Stadt Wien setzt schon seit einigen Jahrzehnten auf partizipative Formen der Zusammenarbeit zwischen Bürger:innen und Verwaltung – im Verbindung mit der Neu- bzw. Umgestaltung von öffentlichen Räumen laut Barbara Ruhsmann erfolgreich (B4, 61ff.). In den aktuellen Positionspapieren werden für solche Vorhaben ausdrücklich die Lokale Agenda 21 (LA21) und das Wiener Klimateam (Magistrat der Stadt Wien, 2022a:117ff.) als zentrale Hebel für innovative Bürger:innenbeteiligungsformate genannt, die in den kommenden Jahren vermehrt zum Einsatz kommen sollen. Demzufolge werden in dem kommenden Abschnitt beide Vereine bzw. Projekte und ihre Tätigkeiten umrissen und anhand ihrer strategischen Ausgestaltung untersucht.

Die Lokale Agenda 21 Wien

Angestoßen durch den UN-Gipfel in Rio de Janeiro 1992, verwirklicht die Lokale Agenda 21 Wien nun bereits seit knapp zwanzig Jahren Projekte für eine partizipative städtische Entwicklung, die die Sicherung einer nachhaltigen Lebensqualität für alle Bewohner:innen zum Ziel haben (Lokale Agenda 21 Wien, o. D.). Im Interview mit Sabrina Halkić, der Geschäftsführerin der LA21 Wien, wird die (zukünftige) Rolle und die institutionelle Verortung des Vereins genauer analysiert und das Ziel der Institution dargelegt: *„Es geht darum, Menschen zu gewinnen, sich in einem längerfristigen Prozess für eine nachhaltige Bezirksentwicklung mit der Bezirkspolitik und der Verwaltung einzusetzen und hier auch wirklich gemeinsam Ideen und Lösungen zu entwickeln.“* (B7, 138-140).

Der, laut Geschäftsführerin unabhängige, Verein ist nicht direkt in die Struktur der Stadt Wien integriert; sein Vorstand ist überparteilich besetzt. Dennoch bezieht er seine Mittel aus einer Co-Finanzierung von Stadt und Gemeindebezirken bzw. für das Projekt „Grätzloase“ vollkommen von der Stadt Wien. Dieser Finanzierungsstrategie ist auch geschuldet, dass es bisher nur in zwölf der 23 Wiener Bezirke ein lokales Agendabüro gibt – eine zusätzliche Niederlassung soll trotz des limitierten Budgets im kommenden Jahr in Penzing eröffnet werden (B8, 63; 90-98). Mit der Smart City Rahmenstrategie und dem Wiener Klimafahrplan sollen jedoch die finanziellen Gelder erhöht und die thematische Ausrichtung nachgeschärft werden. So *„soll es eine Zielgruppenfokussierung geben: Insbesondere Personen, die sonst nicht an Partizipationsprozessen teilnehmen und denen Teilhabe teilweise auch verwehrt wird, sollen verstärkt angesprochen werden.“* (B7, 179-182).

Diese angestrebte langfristige Einbindung der lokalen Stadtbewohner:innen sollen die lokalen LA21 Wien Büros in den teilnehmenden Bezirken ermöglichen. Sie bestehen unter anderem aus Stadtplaner:innen und Sozialarbeiter:innen, die öffentliche Räume aktiv aufsuchen und so einen möglichst niederschweligen Zugang zur gewünschten Bevölkerungsgruppe ermöglichen sollen (B7, 127-129). In Projekten und Prozessen der Lokalen Agenda 21 in Wien wird auch die Notwendigkeit der Mehrsprachigkeit wieder aufgegriffen – ein Trend, der laut Halkić erst seit den letzten Jahren

verstärkt beobachtet werden kann (B7, 192). Um die städtische Diversität in den Aktivitäten der LA21 widerzuspiegeln, gibt es *„in manchen Bezirken auch schwerpunkttechnisch die Vorgabe, dass Personen mit einer anderen Erstsprache erreicht werden sollen, oder, dass auf die Vielfalt der Bevölkerungen in Bezug auf den sozioökonomischen Status eingegangen wird. Das ist eine Entwicklung, die es erst seit ein paar Jahren gibt.“* (B7, 189-192).

Die LA21 Wien scheint in ihren Aktivitäten auf Bezirksebene eine inklusive Strategie zu verfolgen: Öffentliche Räume werden mit mehrsprachigen Teams aufgesucht, um die sich dort aufhaltenden Personen zu informieren und für einen langfristigen Partizipationsprozess zu aktivieren. Dennoch stehen auch diese Tätigkeiten des Vereins vor der Hürde der individuellen zeitlichen, kulturellen und ökonomischen Ressourcen der gewünschten Teilnehmer:innen. Die punktuelle Einbindung von marginalisierten und vulnerablen Gruppen scheint dadurch möglich; auf Dauer könnte diese unbezahlte, auf Freiwilligkeit basierende Teilnahme jedoch speziell für diese sozialen Gruppierungen unmöglich werden. In Anbetracht der zeitlichen Aufwände und fehlenden finanziellen Vergütung bei Partizipationsinstrumenten, stellt sich laut Andreas Exner auch die *„Frage, ob man die Teilnehmer:innen nicht auch finanziell remuneriert – zumindest spezielle Gruppen.“* (B3, 137ff.)

Als zusätzliches Partizipationsinstrument wurde 2022 das Wiener Klimateam neu lanciert; der anschließende Überblick soll helfen, die strategische Projektausrichtung näher zu beleuchten und Rückschlüsse darauf zu geben, welche Funktion das Vorhaben in der Stadtverwaltung einnimmt.

Das Wiener Klimateam

Auch das Wiener Klimateam widmet sich ganzumfänglich partizipativen Prozessen im Rahmen der aktualisierten Smart City Strategie: Es ist im Gegensatz zur LA21 ein neues Instrument der Stadt Wien, welches Bürger:innen ermöglichen soll, gemeinsam mit der Verwaltung klimawirksame Projekte direkt im Bezirk bzw. Grätzl umzusetzen. Erstmals werden 2022 in diesem von der Stadt Wien initiierten und finanzierten Projekt *„neue Wege der Beteiligung und Kooperation“* (Wiener Klimateam, o. D.a) beschritten. In Simmering, Ottakring und Margareten ist die lokale Bevölkerung dazu aufgerufen, aktiv mitzuentcheiden, welche Maßnahmen der Bezirk gegen die Klimakrise setzen soll. 13 Millionen Euro stehen für derartige Vorhaben im heurigen und kommenden Jahr zur Verfügung (Hertzsch, 2022).

Im Gespräch mit zwei der drei Mitarbeiterinnen des Wiener Klimateams werden die Ambitionen bezüglich der gewünschten Teilhabe aller klar dargelegt, denn *„es war eines der Ziele, schwer erreichbare Gruppen zu aktivieren und in das Projekt zu involvieren. Im Vorfeld wurden dafür Stakeholder und lokale Multiplikator:innen in den Bezirken identifiziert.“* (B5, 60-62). Rund 30 Schlüsselakteur:innen aus Pensionist:innenverbänden, Schulen, LA21 Büros oder weiteren Vereinen

konnten im Endeffekt in den drei Bezirken gewonnen werden (B5, 64-67). Auch bei diesen Multiplikator:innen steht das persönliche Engagement an erster Stelle: Eine finanzielle Vergütung gibt es nicht; stattdessen erhalten die Teilnehmenden zu Beginn eine Toolbox mit wichtigen Materialien und nach Abschluss ein Dankeschreiben des zuständigen Stadtrats (B5, 109-112). Ausgerüstet mit vorab von Expert:innen ausgearbeiteten Aktivierungstools kam ihnen dennoch speziell zu Beginn der Aktion eine wesentliche Rolle zu: Im Rahmen der Schwerpunktwochen mit knapp 45 verschiedenen Events waren sie, neben anderen beauftragten Agenturen, dafür verantwortlich, die Personen in den jeweiligen Bezirken zur Teilnahme zu bewegen. Dementsprechend fanden die Events an verschiedenen Orten statt; an stark frequentierten öffentlichen Plätzen, oder aufsuchend im Bezirk. Hier wurde speziell die Einbindung der entsprechenden Bezirksvertretungen hervorgehoben: Sie seien *„durch den Bezirk gegangen [...] und [hätten] Personen in ihren Sozialräumen aufgesucht und mit ihnen gesprochen, über Klimaschutz aufgeklärt und gemeinsam Ideen eruiert“* (B5, 85-87).

Rund 1.100 klimafreundliche Ideen und Projekte wurden von den Stadtbewohner:innen auf diesen Veranstaltungen und online in knapp 40 Aktionstagen eingereicht (Wiener Klimateam, o. D.b). Auch die Mehrsprachigkeit wurde dabei teils abgedeckt, jedoch *„natürlich nicht in dieser Fülle, wie es gegangen wäre. Aber personell geht es leider nicht anders“* (B5, 104-106).

Die eingangs von den befragten Expert:innen kritisierte selektive Teilhabe bestimmter sozialer Gruppierungen kann durch derartige Methoden, wie sie die Lokale Agenda 21 Wien oder das Wiener Klimateam einsetzen, scheinbar minimiert werden. Mehrsprachigkeit, eine aufsuchende Aktivierung in öffentlichen Räumen und ausreichend Wissensvermittlung mit Expert:innen zum jeweiligen Thema bieten scheinbar gute Ansätze, um ein möglichst umfassendes Abbild der Bedürfnisse der Stadtbewohner:innen zu erstellen. Dennoch bleibt die bereits erwähnte Barriere der Ehrenamtlichkeit, der den untersuchten Partizipationsprojekten innewohnt. Wesentliche Schlüsselpositionen werden von engagierten, unbezahlten Personen besetzt, die maßgeblich für den Erfolg dieser Projekte verantwortlich sind. Diese Freiwilligkeit könne gewisse soziale, materielle und kulturelle Ressourcen voraussetzen, zu denen ebendiese vulnerablen und marginalisierten Gruppen erschwerten Zugang haben.

Zudem scheint die angestrebte Einbindung von Stadtbewohner:innen in Stadtentwicklungsprojekte mit dem Kompromiss der politischen Verantwortungsabgabe, von der Stadtverwaltung auf die Stadtbevölkerung, einherzugehen. Eine solche Ermächtigung der Stadtbevölkerung könne bei einer gewissen Selektivität der teilnehmenden Personen ein mögliches Hindernis am Weg zur „klimagerechten Stadt“ darstellen. Der folgende Teil setzt sich deshalb kritisch mit möglichen Anwendungsbereichen von partizipativen Elementen auseinander; hierfür werden die eben

beschriebenen Partizipationsinstrumente mit einer Grafik über Hitzebelastung und sozialen Status der Wiener Bevölkerung gegenübergestellt. So sollen mögliche Rückschlüsse auf die zugrundeliegenden strategischen Ambitionen die gestellten Forschungsfragen gemacht werden können.

6.8.2. Anwendungsbereiche von Beteiligungsmaßnahmen

Obwohl der Einsatz von Bürger:innenbeteiligungsformaten in städtischen Entscheidungsprozessen von den befragten Expert:innen grundsätzlich befürwortet wird (B1, 22ff.; B2, 222ff.; B4, 56-58; B7, 325ff.) sind sie ob der potenziellen Anwendungsfelder skeptisch. An dieser Stelle muss die Neuausrichtung der städtischen Politik im Zuge der Neoliberalisierung und der einhergehenden Neustrukturierung der kommunalen Machtausübung (Rosol, 2013:143) hervorgehoben werden. Im Angesicht derer heißt es etwa von Andreas Exner, dass „[...] *man sich grundsätzlich von Partizipation im Stadtplanungsprozess nicht zu viel erwarten [darf]. Man muss [...] schauen, wo der strategisch richtige Ansatzpunkt für ein bestimmtes Anliegen ist*“ (B3, 77-79). Diese Auffassung teilt auch Barbara Ruhsmann, wonach „[Partizipation] *eins von vielen Instrumenten [sei]. [Sie] halte absolut nichts davon, Partizipation als ein Allheilmittel einzusetzen*“ (B4, 48ff.). Katharina Krisch Soriano da Silva erweitert diese Argumentation, dass „*es in manchen Fragen einer sozial und ökologischen Stadtentwicklung auch eine fachliche und politische Verantwortung einer Stadt [gibt], wo nicht alles zur Diskussion stehen kann* (B2, 232-234)“.

Für eine mögliche Einschätzung der Wiener Partizipationsmaßnahmen bietet sich ein Rückgriff auf das Wiener Klimateam an: Es will die lokalen Stadtbewohner:innen in Ottakring, Margareten und Simmering aktivieren, um gemeinsam passende, klimafreundliche Ideen im Grätzl umzusetzen und stellt für dieses (vorerst) zweijährige Vorhaben ein Budget von 13 Millionen Euro zur Verfügung (Hertzsch, 2022). Die Auswahl der Bezirke erfolgte laut Wiener Klimateam unter anderem aufgrund der Wiener Hitzekarte (B5, 207ff.). Die nachstehende Grafik der Arbeiterkammer Wien (Wittrich, 2022) zeigt eine grafische Darstellung der Hitzebelastung im Wiener Stadtgebiet kombiniert mit einer Übersicht über den sozialen Status der lokalen Bevölkerung.

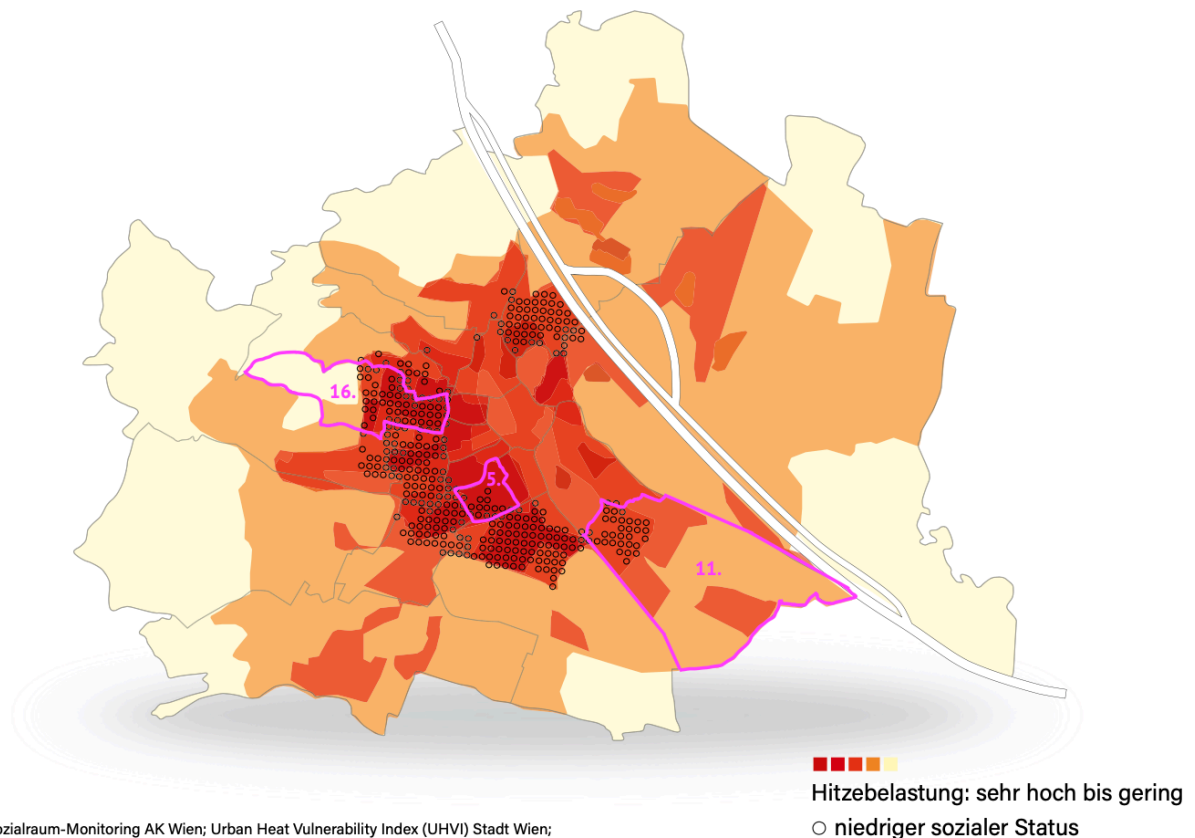


Abbildung 4: Wiener Stadtgebiet analysiert anhand der Hitzebelastung und des sozialen Status; ergänzte Einzeichnung der vom Wiener Klimateam adressierten 05., 11. und 16. Bezirke in Pink für eine besser Übersicht (Wittrich, 2022, 16. Mai)

Die Grafik veranschaulicht, dass insbesondere in den drei adressierten Bezirken (Ottakring, Margareten und Simmering) Personen mit niedrigem sozialem Status einer erhöhten Hitzebelastung ausgesetzt sind; in diesen dicht bebauten Gebieten leben marginalisierte und vulnerable Gruppen, die von häufiger auftretenden sommerlichen Hitzewellen besonders betroffen sind.

Den politischen Verantwortlichen scheint dies bewusst, weshalb sie in jenen Bezirken partizipative Lösungsansätze gegen die sozialen und ökologischen Herausforderungen ausarbeiten und umsetzen wollen (B5, 209-212). Trotz der wissenschaftlich fundierten Faktenlage und des eindeutigen Handlungsbedarfs scheint die Stadt Wien mit dem Wiener Klimateam dennoch einen vermeintlichen Umweg über die Bevölkerung zu gehen, um städtische Maßnahmen der Klimawandelanpassung umzusetzen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwiefern eine Einbindung der lokalen Bevölkerungsgruppen zielgerichtet sei und welche Ambitionen sich tatsächlich dahinter verbergen. Denn, „inwieweit ist Beteiligung manchmal auch ein Image- und Beschäftigungsprogramm?“ (B2, 365-367) oder wichtiger: „Ist es diese Form von Beteiligung wie bspw. über eine Begrünung in der Stadt mitbestimmen zu können, die sie am meisten brauchen? (B2, 382ff.).

Die Mitarbeiter:innen des Wiener Klimateams begründen diesen Ansatz mit dem Argument, „*dass das Commitment von den Bürger:innen ein ganz anderes ist, wenn es die eigenen Ideen sind.*“ (B6, 230ff.). Auch Katharina Kirsch Soriano da Silva betont die Bedeutung der qualitativen Wirkung von Beteiligungsmaßnahmen auf die Teilnehmenden (B2, 250-252). „*Versuchen mit Kooperation zu überzeugen*“ (B7, 325ff.) lautet der scheinbare Ansatz der Wiener Stadtpolitik, der mit einer Mitbestimmung auf lokaler Ebene vielen sozialen Gruppierungen eine Teilhabe an Entscheidungsprozessen ermöglichen soll. Besonders bei der Um- und Neugestaltung des gebauten Stadtbildes werden diese Formen der Teilhabe laut den Wiener Positionspapieren verstärkt eingesetzt werden. Dennoch wird durch derartige Vorhaben auch die städtische Verantwortung zu einem gewissen Grad abgegeben: Für das hochgesteckte Ziel der hohen Lebensqualität für alle sieht sich die Stadt Wien scheinbar nicht alleine verantwortlich – sie nimmt jede und jeden Bewohner:in in die Pflicht, aktiv an der Umgestaltung der Stadt mitzuwirken.

In Anbetracht der Projektausrichtung des Wiener Klimateams liegt die Vermutung nahe, dass die Stadt Wien mit diesem neuen Partizipationskonzept prioritär eine neue Art der Politikgestaltung verfolgt. Das adressierte Smart Governance Charakteristikum scheint demnach als zentraler Bestandteil des Wiener Klimafahrplans und der Wiener Smart City Rahmenstrategie. Nicht der Klimagedanke oder eine rasche Beseitigung sozialer Ungleichheiten zählen scheinbar zu den Grundmotiven hinter diesen Beteiligungsprozessen; stattdessen scheint eine politische Neuausrichtung eingeleitet zu werden, die von nun an die Bedürfnisse der Bewohner:innen stärker in städtische Entscheidungsprozesse integrieren will.

Diese Vorgangsweise erlaubt verschiedene Interpretationen: Einerseits scheint es, als würde die lokale Bevölkerung über diese Smart City Maßnahmen direkt in städtische Entwicklungsprozesse involviert, andererseits könnte die Einbindung der Bevölkerung als Abgabe der politischen Verantwortung gewertet werden – eine genaue Analyse und wissenschaftliche Begleitung der Vorhaben könnte genauere Aufschlüsse über mögliche emanzipatorische Kräfte derartiger Vorhaben geben.

Die Perspektive rund um mögliche Anwendungsbereiche von Beteiligungsformaten muss auch um den Blickwinkel der Kompetenzverteilung von Bund bzw. Stadt/Kommune erweitert werden. Konkret für die Stadt Wien bedeutet das in Hinblick auf eine systemische und weitreichende Ermächtigung von vulnerablen und marginalisierten Gruppen, dass „*Wien [als Stadt und Gemeinde] diese Regelungen auf Bundesebene nicht ändern [kann] – weder das Wahlrecht noch das Staatsbürgerschaftsrecht, denen zugrunde liegt, warum so viele Personen vom demokratischen Wahlrecht ausgeschlossen sind*“ (B7, 220-223). Die Wirkungskraft der Wiener Smart City Strategie und ihrer Smart Governance Maßnahmen scheint somit nicht ausschließlich von der

Programmausgestaltung abzuhängen, sondern ebenso von der institutionellen Verankerung, den institutionellen Kompetenzen und den eingebetteten Machtverhältnissen. Die von der Stadt Wien angestrebte systemische Ermächtigung und Einbindung ausgegrenzter sozialer Gruppierungen wird scheinbar vom Staatsapparat und seinen Institutionen verhindert. Das folgende Unterkapitel fasst die empirischen Untersuchungen zusammen und versucht Antworten auf die gestellten Forschungsfragen zu geben.

6.9. Beantwortung der Forschungsfragen

Die vorangegangenen Untersuchungen legen nahe, dass die Smart City Programme des Bundes bzw. des BMKs stark die Leitprinzipien der Neoliberalisierung (Smart Economy) wieder aufgreifen und eine Einbeziehung von Bevölkerungsteilen nur auf Projektebene verfolgen. Auf Bundesebene wird die Ideologie der Profitabilität, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit und der individualisierten Ungleichheiten fortgesetzt. Das „Stadt der Zukunft“-Programm adressiert überwiegend Aspekte der Smart Economy, die Smart Cities Initiative hingegen scheint in diesem Zusammenhang einen sozial inklusiveren Ansatz zu verfolgen mit einer Einbindung möglichst vieler Interessensgruppen. Prioritär scheint dennoch nicht die Stadtbevölkerung ermächtigt, sondern heimische Betriebe, die mit staatlichen Millionenförderungen Produkte und Dienstleistungen entwickeln sollen, um sozialen Ungleichheiten und negativen Auswirkungen der Klimakrise entgegenzuwirken. Die empirische Analyse der Materialien und Veranstaltungstage lässt die Vermutung zu, dass die eine Einbindung von Stadtbewohner:innen oder Nutzer:innen in derartige Vorhaben dagegen nicht priorisiert wird. Dies könnte vor allem der starken Fokussierung auf das Charakteristikum der Smart Economy geschuldet sein, die sich in beiden Programmen wiederfindet. Aufgrund der strategischen Abwicklung über die Österreichische Förderungsgesellschaft, die ebenso die Absicherung der globalen Wettbewerbsposition zum Ziel hat, scheint eine Ermächtigung von strukturell benachteiligten Stadtbewohner:innen auf Bundesebene verhindert. Anlässlich der starken Programmausrichtung anhand neoliberaler Leitprinzipien liegt die Vermutung nahe, dass die beiden untersuchten, auf Bundesebene verankerten Smart City Programme die Schaffung von unternehmerischen Städten nach Harvey (1989) begünstigen. Im Verständnis nach Lefebvre (1991) schreiben diese Stadtentwicklungsmaßnahmen die gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse mit derartigen Projekten fort.

Die Stadt Wien wiederum verfolgt mit den untersuchten Publikationen einen interdisziplinären Ansatz, der scheinbar alle Bereiche der Stadt und des städtischen Lebens umfasst. Dabei stehen die Stadtbewohner:innen und Unternehmen, die im Eigentum der Stadt stehen, im Mittelpunkt des Maßnahmenbündels. Sie sind es, die auf dem Weg zur kommunalen Klimaneutralität ermächtigt und ins Zentrum des Handelns gerückt werden. Merkmale der Neoliberalisierung und der unternehmerischen Stadt scheinen nicht im selben Ausmaß wie auf Bundesebene Einzug in die Smart City Strategien gefunden zu haben. Stattdessen würde mit den Positionspapieren eine neue Form der Politikgestaltung in Wien eingeleitet. Mithilfe einer expliziten Einbindung von marginalisierten oder vulnerablen Gruppen sollen auch bisher unterrepräsentierte Gruppen in Stadtentwicklungsentscheidungen integriert werden. Derartige Partizipationsinstrumente wurden anhand der Beispiele der Lokalen Agenda 21 Wien und dem Wiener Klimateam näher untersucht und

anhand ihrer Anwendung kritisch untersucht; hierfür wurden auch Blickwinkel und Argumente von Expert:innen, die sich mit Smart City Projekten und/oder Partizipationsinstrumenten beschäftigen, ergänzt. Dabei wurde festgestellt, dass das Format der Bürger:innenbeteiligung nicht universal angewandt werden soll; mehrsprachige und aufsuchende Zugänge können als Basis für erfolgreiche Beteiligungsmaßnahmen für gewisse soziale Gruppierungen dienen. Anhand dieser identifizierten Voraussetzungen wurden zwei Wiener Beteiligungsprojekte bzw. -vereine und deren Aktivitäten untersucht. In den Interviews konnte herausgefunden werden, dass mithilfe beider Vorhaben eine verstärkte Einbindung von (teils spezifischen) sozialen Gruppierungen in stadt demokratische Prozesse herbeigeführt wird. Die Kriterien der Mehrsprachigkeit und aktivierenden Aufsuchung werden erfüllt; Kritik gibt es jedoch an der immanenten freiwilligen, unbezahlten Teilhabe und an einem möglicherweise überbordenden Anwendungsbereich. Diese Einbindung der Stadtbevölkerung auf kommunaler Ebene scheint eine demokratische Miteinbeziehung von Nicht-Staatsbürger:innen zu begünstigen; die gesamte Wiener Bevölkerung scheint aufgerufen, aktiv die Stadt von morgen mitzugestalten. Die Stadt Wien scheint somit auf kommunaler Ebene und gemäß ihren Kompetenzen soziale Ungleichheiten versuchen zu entschärfen. Diese Bestreben der interdisziplinären und inklusiven Stadtentwicklung könnten sich laut Lefebvre (1991) auch im Wiener Stadtbild und in den städtischen sozialen Beziehungen widerspiegeln.

Die empirischen Untersuchungen legen entsprechend nahe, dass die analysierten Smart City Programme des Bundes sich von jenen auf kommunaler Ebene, veranschaulicht am Beispiel von Wien, unterscheiden. Auf Bundesebene scheint die Ideologie der Neoliberalisierung stark im öffentlich wahrnehmbaren Staatsapparat und seinen Institutionen verwurzelt. Aufgrund dieser Prägung scheint eine tiefgreifende Ermächtigung und Einbindung von bisher unterrepräsentierten sozialen Gruppierungen nicht zielgerichtet. Auf Ebene der Stadt Wien hingegen scheint diese tiefgreifende Ermächtigung und Einbindung vulnerabler und marginalisierter Gruppen gewünscht, aufgrund fehlender institutioneller Kompetenzen liegt jedoch die Vermutung nahe, dass die untersuchten Smart City Vorhaben und ihre individuelle Ausgestaltung und Wirkungskraft maßgeblich von den involvierten Governance-Ebenen, der programmatischen Ausrichtung und der institutionellen Verankerung beeinflusst werden.

Die anschließende Conclusio fasst die wesentlichen Eckpunkte, Erkenntnisse und Ableitungen der vorliegenden Untersuchung zusammen.

7. Conclusio

Die heimische Stadtbevölkerung ist mit massiven Herausforderungen konfrontiert: Klimakrise (Kromp-Kolb, 2019:27), Urbanisierung (Göll, 2020:50) und soziale Ungleichheiten (Sidik, 2022) zeigen den Handlungsdruck für eine zukunftsfitte Stadtentwicklung. Nach Jahrzehnten der Ausgliederung öffentlicher Aufgabenbereiche (Heeg, 2016:12 ff.) und der Neuausrichtung der kommunalen Stadtpolitik anhand ökonomischer Kriterien (Harvey, 1989:7), scheint nun ein neues Konzept Einzug in die heimischen Stadtverwaltungen gefunden zu haben, welches die grassierenden Probleme lösen soll: Die Smart City.

Auch in Österreich genießt das Konzept Beliebtheit – jährlich schüttet etwa das Bundesministerium für Klimaschutz Millionenförderungen über die ressortzugehörigen Smart City Programme „Stadt der Zukunft“ und „Smart Cities Initiative des Klima- und Energiefonds“. Auch die Stadt Wien forciert dahingehend ihre Ambitionen auf kommunaler Ebene: Neu veröffentlichte Strategiepapiere sollen den Weg in die klimagerechte Stadt weisen (Magistrat der Stadt Wien, 2022a; Magistrat der Stadt Wien, 2022b). Mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse, Expert:inneninterviews und der Anwendung von kritischen Gesellschaftstheorien wird im Rahmen dieser Arbeit untersucht, welche Ambitionen sich hinter dem futuristisch anmutenden Begriff verbergen.

Die Ergebnisse zeigen, dass besonders die auf Bundesebene verankerten Smart Cities Programme die Prinzipien der Smart Economy, der Neoliberalisierung, des freien Marktes und der Wirtschaftlichkeit wieder aufgreifen. Bestrebungen für eine verstärkte Inklusion und Emanzipation von vulnerablen und marginalisierten Gruppen finden sich wieder, jedoch scheint die strategische Verankerung und Ausgestaltung beider Förderprogramme eine Teilhabe bloß auf Projektebene zu ermöglichen. Grundlegende Einkommens-, Vermögens- oder gesellschaftliche Teilhabeasymmetrien würden durch derartige Vorhaben nicht adressiert werden können. Die geförderten Maßnahmen und Projekte könnten die bestehenden sozialen Ungleichheiten auf individueller Ebene und in ihrem räumlichen Ausdruck nach Lefebvre (1991) fortschreiben. Die untersuchten bundesstaatlich finanzierten Smart City Projekte könnten aufgrund ihrer inhärenten neoliberalen Züge der neoliberalen Ideologie und ihren Leitmotiven zugeordnet werden.

Die Stadt Wien verfolgt mit ihren 2022 neu veröffentlichten Positionspapieren eine andere Strategie: Sie forciert eine Neuausrichtung der Stadtpolitik, in der Stadtbevölkerung und Verwaltung gemeinsam entscheiden, wie sich Wien in den kommenden Jahrzehnten verändern soll. Auch hier werden Elemente der Smart Economy wieder aufgegriffen, jedoch überwiegend in Bezug auf die Ermächtigung von stadteigenen Unternehmen. Dennoch legt Wien die Rolle der unternehmerischen Stadt nie ganz ab und fördert weiterhin Private-Public-Partnerships und die Attraktivierung des

lokalen Wirtschaftsstandortes. Vulnerable und marginalisierte Gruppen sollen durch spezifische Partizipationsmaßnahmen, wie etwa das Wiener Klimateam oder die Lokale Agenda 21 Wien, in derartige Entscheidungen inkludiert werden; Mehrsprachigkeitsansätze und das aktive Aufsuchen im öffentlichen Raum scheinen hierfür gute Voraussetzungen zu bieten. Die empirischen Untersuchungen lassen darauf schließen, dass mithilfe dieser Teilhabeprozesse besonders bisher unterrepräsentierte Gruppen auf kommunaler Ebene ermächtigt und in stadtpolitische Entscheidungsprozesse inkludiert werden. Von den befragten Expert:innen werden hier allerdings die Eigenschaften der Freiwilligkeit, der fehlenden Renumeration und eines eventuell unpassenden Anwendungsraums solcher Maßnahmen kritisiert. Mit der angestrebten Erhöhung der gesellschaftlichen Teilhabechancen von vulnerablen und marginalisierten sozialen Gruppierungen scheint die Stadt Wien eine lokalspezifische Einbindung in demokratische Stadtprozesse zu ermöglichen. Diese Ermächtigung wird sich im Verständnis nach Lefebvre (1990) auch im städtischen Raum, an der gebauten Infrastruktur und den darin eingebetteten (zukünftigen) sozialen Beziehungen niederschlagen. Ob diese Maßnahmen auf Kommunalebene ausreichen, um eine klimagerechte Stadt herbeizuführen, müsste in folgenden Untersuchungen eruiert werden. Erste Einblicke lassen jedoch darauf schließen, dass umfassende Änderungen auf Bundesebene und dort verankerten Institutionen benötigt würden, um eine systemische Ermächtigung dieser sozialen Gruppierungen zu ermöglichen.

7.1. Limitationen der Arbeit

Abschließend ist zu erwähnen, dass die vorliegende Arbeit nur einen Ausschnitt des Forschungsfeldes und der Smart City Thematik in Österreich wiedergibt. Für eine vollumfängliche Untersuchung gibt es demnach diverse Richtungen, die eine fortführende Untersuchung einschlagen könnte. Zum einen könnte untersucht werden, inwieweit und anhand welcher konkreten Beispiele der Einfluss neoliberaler Ideologie auf bundesstaatlicher bzw. kommunaler Ebene untersucht werden könnte. Zum anderen würde sich in diesem Zusammenhang auch ein Blick über die Bundeshauptstadt Wien hinaus eignen, um zu eruieren, wie dort bundesstaatliche bzw. kommunale Smart City Konzepte angewendet und ausgestaltet werden. Weiters würden fundierte wissenschaftliche Begleitungen und Analysen der Partizipationsprojekte „Wiener Klimateam“ und der „Lokalen Agenda 21 Wien“ vermutlich zieltreffendere Aussagen über das emanzipatorische Potenzial derartiger Vorhaben geben können. Eine weitere Limitierung stellt zudem die subjektive Auswahl der untersuchten Beteiligungsformate dar. In einer weiterführenden Untersuchung könnten einerseits andere Partizipationsinstrumente der Stadt Wien empirisch untersucht werden, andererseits wäre hier eine ergänzende Untersuchung von bundesstaatlich finanzierten Partizipationsvorhaben – im Konnex mit Smart City Projekten – hilfreich. So könnten etwa Partizipationsprojekte der „Smart Cities Initiative“ anhand ihrer projektspezifischen Ausgestaltung untersucht werden. Abschließend könnte eine Befragung von Mitarbeiter:innen der fördernden Bundesinstitutionen (Bundesministerium für Klimaschutz, Klima- und Energiefonds, FFG) wertvolle Einblicke für die gestellten Forschungsfragen geben. Aufgrund des limitierten Umfangs dieser Arbeit war dies leider nicht möglich.

Quellen

- Acosta, A., & Abarca, M. M. (2018). Buen Vivir: An alternative perspective from the peoples of the global south to the crisis of capitalist modernity. The climate crisis. South African and global democratic eco-socialist alternatives, 131-147.
- Adli, & Schöndorf, J. (2020). Macht uns die Stadt krank? Wirkung von Stadstress auf Emotionen, Verhalten und psychische Gesundheit. Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz, 63(8), 979–986. <https://doi.org/10.1007/s00103-020-03185-w>
- Ahmad, K., Maabreh, M., Ghaly, M., Khan, K., Qadir, J., & Al-Fuqaha, A. (2022). Developing future human-centered smart cities: Critical analysis of smart city security, Data management, and Ethical challenges. Computer Science Review, 43, 100452.
- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. (2015). Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives. The Journal of Urban Technology, 22(1), 3-21.
- Arbeiterkammer Wien [MS Teams]. (2022, 16. Mai). Jürgen Czernohorszky bei „Wege zur klimagerechten Stadt“ [Video]. MS Teams. https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_MmVhMDk2NTgtYjRkNS00NzU5LWJmN2MtNzJhZjNlNDg1NDJi%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%2218118d2e-26f6-406f-9d11-deb44a2b92bb%22%2c%22Oid%22%3a%22f1278199-7d56-49f5-8ca0-c96058229d3f%22%2c%22IsBroadcastMeeting%22%3atrue%7d&btype=a&role=a
- Arezki, R., Bolton, P., El Aynaoui, K. & Obstfeld, M. (2018). Coping with the Climate Crisis: Mitigation Policies and Global Coordination. Columbia University Press.
- Bär, L., Ossewaarde, M., & van Gerven, M. (2020). The ideological justifications of the Smart City of Hamburg. Cities, 105, 102811.
- Balke, F. (2016) Michel Foucault (1926-1984). In: Kapitel 6: Revolutionäres Staatsdenken In: Staatsdenken. Zum Stand der Staatstheorie heute (pp. 276-281). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Bauer, M., Hübner, M., Paula, M., Schaffler, V., Zillner, T., Hantsch-Linhart, W., Bockstefl, J., Bolovich, K., Herber, E., Peyker, U., Weigel, D., Ganglberger, E. & Warmuth, H. (2018, Dezember). Stadt der Zukunft Auf dem Weg zu Plus-Energie-Quartieren 6. Ausschreibung 2018 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.) https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/1_SdZ_Leitfaden_6.Ausschreibung_v2_2018.pdf
- Becker, J. & Weissenbacher, R. (2016). Ungleiche Entwicklung: Historische und räumliche Perspektiven. In Handbuch Entwicklungsforschung (pp. 321–332). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-04790-0_24
- Bedall P. (2011) NGOs, soziale Bewegungen und Auseinandersetzungen um Hegemonie. In: Brunnengräber A. (Hrsg.) Zivilisierung des Klimaregimes. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-92840-1_4
- Bettencourt, L., & West, G. (2010). A unified theory of urban living. Nature, 467(7318), 912-913.
- BMK (2021). Stadt der Zukunft – Klimaneutrale Stadt – mit FTI zum Innovation Leader
- Bockstefl, J., Dankl, C., Ganglberger, E., Hantsch-Linhart, W., Hübner, M., Peyker, U., Paula, M., Schwertner, R., Warmuth, H., Wasner, W., Zillner, T. & Zwerger, I. (2015, September). Stadt der Zukunft Intelligente Energielösungen für Gebäude und Städte 3. Ausschreibung 2015 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.)

- https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/sdz_leitfaden2015_3as.pdf
- Bockstefl, J., Dankl, C., Hantsch-Linhart, W., Hübner, M., Peyker, U., Paula, M., Schwertner, R., Warmuth, H., Wasner, W., Zillner, T. & Zwerger, I. (2016, September). Stadt der Zukunft Intelligente Energielösungen für Gebäude und Städte 4. Ausschreibung 2016 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.) https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/sdz_leitfaden_4._as_2016.pdf
- Bockstefl, J., Dankl, C., Ganglberger, E., Hantsch-Linhart, W., Herber, E., Hübner, M., Peyker, U., Paula, Schaffler, V., M., Schwertner, R., Warmuth, H. & Zillner, T. (2017, Oktober). Stadt der Zukunft Auf dem Weg zu Plus-Energie-Quartieren 5. Ausschreibung 2017 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.) https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/bmvit_sdz_leitfaden2017_v5bf2_1.pdf
- Bodisch, U., Bolovich, K., Ganglberger, E., Hantsch-Linhart, W., Hübner, M., Paula, M., Schaffler, V., Warisch, I., Warmuth, H., Weigel, D. & Zillner, T. (2020, November) Stadt der Zukunft Klimaneutrale Stadt – mit FTI zum Innovation Leader 8. Ausschreibung 2020 Leitfaden zur Projekteinreichung (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.) https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/BMK_SdZ_Leitfaden2020_final.pdf
- Bodisch, U., Bolovich, K., Ganglberger, E., Hantsch-Linhart, W., Illich, P., Schaffler, V., Warisch, I., Warmuth, H., Weigel, D. & Zillner, T. (2021, Oktober) Stadt der Zukunft Klimaneutrale Stadt – mit FTI zum Innovation Leader 9. Ausschreibung 2021 Leitfaden zur Projekteinreichung (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Hrsg.)
- Brenner, N. (2009). What is critical urban theory?, City (London, England), 13(2-3), 198-207.
- Bruning, P., Alge, B. J., & Lin, H.-C. (2020). Social networks and social media: Understanding and managing influence vulnerability in a connected society. Business Horizons, 63(6), 749–761. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2020.07.007>
- Bublitz, H. (2013). Gouvernamentalität, Normalisierung und Selbstführung. In Gouvernamentalität, Staat und Weltgesellschaft (Staat - Souveränität - Nation, pp. 83-99). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Bukow, W. (2017). Wandel der Urbanität. Die Wiederentdeckung des Quartiers als Raum global-gesellschaftlicher Wirklichkeit. In Die kompakte Stadt der Zukunft (pp. 79-104). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Bundeskanzleramt Österreich (2022). Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 - 2024
- Bundeskanzleramt Österreich. (o. D.). Regierungen seit 1945 - Bundeskanzleramt Österreich. Abgerufen am 3. Juni 2022, von <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/geschichte/regierungen-seit-1945.html>
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (o. D.). Klima- und Energiefonds. Abgerufen am 3. Juni 2022, von https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/nat_klimapolitik/klima_energiefonds.html
- Cocchia, A. (2014). Smart and digital city: A systematic literature review. Smart city, 13-43.

- Coe, A., Paquet, G., & Roy, J. (2001). E-Governance and Smart Communities. *Social Science Computer Review*, 19(1), 80-93.
- Collins, V., & Rothe, D. (2020). *The Violence of Neoliberalism* (1st ed.). Milton: Routledge
- Demirović, A. (2013). Neoliberalismus und Hegemonie. In *Neoliberalismus* (17-33). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften GmbH
- Demirović, A. (2019). Kritische Theorie als reflektierter Marxismus. In *Handbuch Kritische Theorie* (pp. 89-162). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Deppe, F. (2016). Kapitalismus und Demokratie im neoliberalen Hegemoniezyklus. In *Perspektiven sozialer Demokratie in der Postdemokratie (Staat - Souveränität - Nation)*, pp. 43-64). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Diebäcker, M. (2014). Transformationsperspektiven auf Staat und Gesellschaft. In *Soziale Arbeit als staatliche Praxis im städtischen Raum* (pp. 41-65). Springer VS, Wiesbaden.
- Diebäcker, M. (2020). Städtewachstum und Gentrifizierung: Die Verräumlichung sozialer Ungleichheit und die Transformation öffentlicher Räume. In *Streetwork und Aufsuchende Soziale Arbeit im öffentlichen Raum* (pp. 23–38). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
https://doi.org/10.1007/978-3-658-28183-0_2
- Diebäcker, M., Glogar, I. & Stoik, C. (2018). Periphere Räume, urbane Transformationen und Lebensqualitäten in der wachsenden Stadt. Eine Einleitung. In *Urban Transformations and Qualities of Life in the Growing City: Book of Abstracts*. 1st Ed. 1 Vol. WissensWelten 1. Vienna: University of Applied Sciences FH Campus, Academic Institutional Development
- Eckardt, F. (2015). Urban Governance und „e-Participation“? Innovative Politik in der medialisierten Stadt. In *Inclusive City* (pp. 161-172). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- ECOTREN (2019) Urban Heat Vulnerability Map of Vienna, Austria
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/pdf/hitzekarte.pdf>
- Engler, Janik, J., & Wolf, M. (2020). Einleitung: Energiewende und Megatrends. In *Energiewende und Megatrends* (Vol. 93, pp. 13–20). Bielefeld: Transcript Verlag.
<https://doi.org/10.14361/9783839450710-002>
- Europäische Kommission (2010). Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum <https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20%20DE%20SG-2010-80021-06-00-DE-TRA-00.pdf>
- European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, (2022). EU missions : 100 climate-neutral and smart cities, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/191876>
- FFG (o. D.a) Die FFG. <https://www.ffg.at/FFG/Die-FFG>
- FFG (o. D.b) Klimaneutrale Stadt <https://www.ffg.at/thema/klimaneutrale-stadt>
- FFG (o. D.c) Stadt der Zukunft – Das Programm <https://www.ffg.at/stadt-der-zukunft-das-programm>
- Fischer, K. (2016). Entwicklung im Neoliberalismus. In *Handbuch Entwicklungsforschung* (Springer NachschlageWissen, pp. 79-90). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Foucault, M. (1995). *Discipline and Punish: the Birth of the Prison*. 1975. Trans. Alan Sheridan. New York: Vintage Books
- Fraser, N. (1995). From redistribution to recognition? dilemmas of justice in a 'post-socialist' age. *New Left Review*, 0(212), 68-93
- Giffinger, R., & Gudrun, H. (2010). Smart cities ranking: an effective instrument for the positioning of the cities?. *ACE: architecture, city and environment*, 4(12), 7-26.
- Gilbert, J. (2015). *Common Ground*. London: Pluto Press.

- Göll, E. (2020). Trends und Megatrends als Ansatz der modernen Zukunftsforschung. In *Energiewende und Megatrends* (Vol. 93, pp. 45–60). Bielefeld: Transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839450710-004>
- Günzel, S. (2015). Für einen Vergleich von Bachelard und Lefebvre. Ein Beitrag zur Debatte um die Erzeugung des Raums. *Suburban*, 3(2), Suburban, 2015-08-01, Vol.3 (2).
- Günzel, S. (2020). *Raum: Eine Kulturwissenschaftliche Einführung*. 3., Aktualisierte Auflage. ed. Bielefeld: Transcript
- Hammer, K. & Wittrich, J. (2019). Gentrifizierungsprozesse im öffentlichen Raum: Grenzziehungen und Exklusionsmechanismen. In: *Gentrifizierung in Wien. Perspektiven aus Wissenschaft, Politik und Praxis* (pp. 125-140). Wien: AK Wien
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3–17. <https://doi.org/10.2307/490503>
- Harvey, D. (2009). *Social justice and the city: Revised Edition*.
- Hatz, G., Kohlbacher, J., & Reeger, U. (2016). Socio-economic segregation in Vienna: A social-oriented approach to urban planning and housing. In *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities* (Vol. 89, pp. 104–133). Routledge.
- Heeg, S. (2016). Zur Neuordnung des Städtischen im neoliberalen Zeitalter. In *Soziale Arbeit in der unternehmerischen Stadt* (pp. 11-22). Wiesbaden: Springer VS
- Hepburn, C. Beinhocker, E., Farmer, J. D., & Teytelboym, A. (2014). Resilient and Inclusive Prosperity within Planetary Boundaries. *China & World Economy*, 22(5), 76–92. <https://doi.org/10.1111/j.1749-124X.2014.12085.x>
- Hertzsch, W. (16.05.2022). Wiener Klimateam – Gemeinsam für ein gutes Klima! [Präsentationsfolien]. Arbeiterkammer Wien. https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/veranstaltungen/WHerztsch_16.5.2022.pdf
- Hollands, R. G. (2008). Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial?. *City*, 12(3), 303-320.
- Holm, A. (2015). *Die Restrukturierung des Raumes. (Urban Studies)*. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Jessop, B. (2007). From micro-powers to governmentality: Foucault's work on statehood, state formation, statecraft and state power. *Political Geography*, 26(1), 34-40.
- Jessop, B. (2019). Primacy of the Economy, Primacy of the Political: Critical Theory of Neoliberalism. In *Handbuch Kritische Theorie* (pp. 893-905). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Jürgens, U. (2015). Aktuelle Fragen der Stadtgeographie. In *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung* (pp. 61–99). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-07384-8_3
- Kain, D. (2011, Oktober). Leitfaden smart energy Demo – fit for set 2. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-Smart-Energy-Demo-Call2-deutsch-final.pdf>
- Kain, D. (2012, Oktober). Leitfaden Smart Cities – FIT for SET 3. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-SmartCities-3.AS-2012-V3.0.pdf>
- Kain, D. (2013, Dezember). Leitfaden Smart Cities Demo – 4. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Smart-Cities-2013-12-18-webv4.pdf>

- Kain, D. (2014, September). Leitfaden Smart Cities Demo – 5. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-Smart-Cities-Demo-5.AS-2014-v2.0.pdf>
- Kain, D. (2015a, Juli). Leitfaden Smart Cities Demo – 6. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-SCD-2015-Version-2.2.pdf>
- Kain, D. (2015b, Oktober). Leitfaden Smart Cities Demo – 7. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Smart-Cities-Demo-7-Ausschreibung5.pdf>
- Kain, D. (2016, Mai). Leitfaden Smart Cities Demo – 8. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Smart-Cities-Demo-8-2016-07-06-final-v2.0.pdf>
- Kain, D. (2017, Juni). Leitfaden Smart Cities Demo – 9. Ausschreibung (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Smart-Cities-Demo-9-2017-v1.0-final.pdf>
- Kain, D. (2018, Juni). Leitfaden Smart Cities Demo – Living Urban Innovation (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-Smart-Cities-2018-180705-final.pdf>
- Kain, D. (2019, Mai). Leitfaden Smart Cities Demo – Living Urban Innovation (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-Smart-Cities-2019-v1.0-final.pdf>
- Kain, D. & Buschmann, H. (2020a). Strategiedokument Smart Cities Initiative Periode 2020 bis 2024
- Kain, D. & Buschmann, H. (2020b). Leitfaden Smart Cities Demo – Boosting Urban Innovation (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). <https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Leitfaden-Smart-Cities-Demo-2.pdf>
- Kain, D. & Buschmann, H. (2021, April) Leitfaden Leuchttürme für resiliente Städte 2040 (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/210426_Leitfaden_Leuchttuerme_Resiliente_Staedte_2021_BF_RZ.pdf
- Kain, D. & Buschmann, H. (2022, Mai) Leitfaden Leuchttürme für resiliente Städte 2040 Ausschreibung 2022 (Klima- und Energiefonds, Hrsg.). https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/210426_Leitfaden_Leuchttuerme_Resiliente_Staedte_2021_BF_RZ.pdf
- Kammleiter, N. (2022, 26. August). Dürre in Europa: Wie kommt es zu der Trockenheit? Süddeutsche.de. Abgerufen am 13. September 2022, von <https://www.sueddeutsche.de/wissen/duerre-trockenheit-klimawandel-1.5644887?reduced=true>
- Kadi, & Matznetter, W. (2022). The long history of gentrification in Vienna, 1890-2020. City (London, England), 26(2-3), 450–472. <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2054221>
- Kirsch-Soriano da Silva, K., & Stoik, C. (2015). Partizipation und Sozialraumanalyse bei der Gestaltung des öffentlichen Raums. In Soziale Arbeit und Stadtentwicklung (Quartiersforschung, pp. 253-270). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.Sod
- Kitzberger, R. (2020). Linz 2050. <https://smartcities.at/projects/linz2050/>
- Klima- und Energiefonds (2018). Jahresbericht 2018 – Klima Energie Mobilität. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/KE_Jahresbericht2018_WEB1.pdf

- Klima- und Energiefonds (2021). Tätigkeitsbericht 2021. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Taetigkeitsbericht_2021.pdf
- Klima- und Energiefonds. (2020b, 4. Dezember). Rekordbudget für Klimafonds [Pressemeldung]. <https://www.klimafonds.gv.at/press/rekordbudget-fuer-klimafonds/>
- Klima- und Energiefonds (2022a). Über uns. <https://www.klimafonds.gv.at/ueber-uns/>
- Klima- und Energiefonds (2022b). Jahresprogramm 2022. <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Jahresprogramm2022-Klima-und-Energiefonds.pdf>
- Krasmann, S., & Opitz, S. (2015). Regierung und Exklusion. Zur Konzeption des Politischen im Feld der Gouvernamentalität. In Michel Foucaults »Geschichte der Gouvernamentalität« in den Sozialwissenschaften (pp. 127-156). Bielefeld: Transcript Verlag.
- Kromp-Kolb, H. (2019). Klimakrise und die Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. In CSR und Klimawandel (pp. 21–39). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-662-59748-4_3
- Krutzler, D. (2022, 01. April). Finanzierung für U5-Ausbau bis Elterleinplatz ist laut Stadt gesichert. DER STANDARD. <https://www.derstandard.at/story/2000134603392/finanzierung-fuer-u5-ausbau-bis-elterleinplatz-ist-laut-stadt-gesichert>
- Krutzler, D. & Al-Youssef, M. (2022, 13. Oktober). Wiener City wird verkehrsberuhigt: Acht Zufahrten sollen gestrichen werden. DER STANDARD. <https://www.derstandard.at/story/2000139945390/wiener-city-wird-verkehrsberuhigt-acht-zufahrten-werden-gestrichen>
- Landeshauptstadt Klagenfurt (o. D.). Smart City Strategie. <https://www.klagenfurt.at/stadt-service/klima-umwelt/smart-city-strategie>
- Lebuhn, H. (2007). Sozialräumliche Konflikte in der unternehmerischen Stadt: Eine Berliner Fallstudie über städtische Bewegungspolitik unter den Bedingungen von New Public Management. PROKLA. Zeitschrift für Kritische Sozialwissenschaft, 37(149), 529–545. <https://doi.org/10.32387/prokla.v37i149.497>
- Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). The production of space. Blackwell: Oxford.
- Le Galès, P., & Scott, A. (2009). Die Wiederherstellung des Marktsubjekts. Berliner Journal Für Soziologie, (19), 6-28.
- Leitheiser, S., & Follmann, A. (2020). The social innovation–(re) politicisation nexus: Unlocking the political in actually existing smart city campaigns? The case of SmartCity Cologne, Germany. Urban Studies, 57(4), 894-915.
- Lemke, T. (2015). Eine unverdauliche Mahlzeit? Staatlichkeit, Wissen und die Analytik der Regierung. In Michel Foucaults »Geschichte der Gouvernamentalität« in den Sozialwissenschaften (pp. 47-74). Bielefeld: Transcript Verlag.
- Lindorfer, R. & Hofer, E. (2022, 09. Juli). Schicksale: Unser Leben mit der Teuerung. KURIER. <https://kurier.at/politik/inland/unser-leben-mit-der-teuerung/402069169>
- Lokale Agenda 21 Wien (o. D.) Unsere Mission <https://www.la21wien.at/unsere-mission.html>
- Ludwig, G. (2016). Antonio Gramsci (1891-1937). In: Kapitel 6: Revolutionäres Staatsdenken In: Staatsdenken. Zum Stand der Staatstheorie heute (188-192). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Magistrat der Stadt Wien (2022a). Smart Klima City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt. https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/scwr_klima_2022_web-neu.pdf
- Magistrat der Stadt Wien (2022b). Wiener Klimafahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt.

- Magistrat Linz (o. D.). Smart City. <https://www.linz.at/stadtentwicklung/gruenemitte-smartcity.php>
- Marchetti, D., Oliveira, R., & Figueira, A. (2019). Are global north smart city models capable to assess Latin American cities? A model and indicators for a new context. *Cities*, 92, 197-207.:
- Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse* (12. Aufl.). Beltz Verlagsgruppe, Weinheim und Basel
- McGranahan, G., Schensul, D., & Singh, G. (2016). Inclusive urbanization: Can the 2030 Agenda be delivered without it? *Environment and Urbanization*, 28(1), 13–34
<https://doi.org/10.1177/0956247815627522>
- MIA Mission Innovation Austria I. (2022, 26. Mai). Theresia Vogel bei „Klimaneutrale Stadt – von der Forschung in die Umsetzung (Teil 1) * MIA 2022“. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=uetf069KzG4>
- MIA Mission Innovation Austria II. (2022, 19. Mai). Volker Schaffler und Martin Russ bei „Mit gebündelten Kräften zur klimaneutralen Gesellschaft Teil 2 * MIA 2022“. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=sjzCrb6dJi8>
- MIA Mission Innovation Austria III. (2022, 26. Mai). Leonore Gewessler bei „(NEU) Mit gebündelten Kräften zur klimaneutralen Gesellschaft Teil 1 * MIA 2022“. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=buib33fbFJc>
- Nassehi, A. (2002). Exclusion Individuality or Individualization by Inclusion?. *Soziale Systeme*, 8(1), 124-135. <https://doi-org.uaccess.univie.ac.at/10.1515/sosys-2002-0111>
- OECD/European Commission (2020), *Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation*, OECD Urban Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/d0efcbda-en>.
- Österreichischer Gemeindebund (2022). Struktur der Gemeinden. Zahlen und Fakten zur Gemeindestruktur. <https://gemeindebund.at/themen-zahlen-und-fakten-struktur-der-gemeinden>
- Österreichischer Städtebund (2020). Österreichs Städte in Zahlen 2020.
https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/Service/publikationen/Staedte_in_Zahlen/Oestiz_gesamt_final.pdf
- Pamer. (2019). Urban planning in the most liveable city: Vienna. *Urban Research & Practice*, 12(3), 285–295. <https://doi.org/10.1080/17535069.2019.1635728>
- Patterson, T. (2005). The Turn to Agency: Neoliberalism, Individuality, and Subjectivity in Late-Twentieth-Century Anglophone Archaeology. *Rethinking Marxism*, 17(3), 373-384.
- Paula, M., Zillner, T., Schwarz, H.-G., Zwerger, I., Hübner, M., Bockstefl, J., Schwertner, R., Hantsch-Linhart, W. & Peyker, U. (2013, September). Stadt der Zukunft Intelligente Energielösungen für Gebäude und Städte 1. Ausschreibung 2013 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.)
https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/programmdokumente/sdz_1.as_leitfaden_final.pdf
- Paula, M., Zillner, T., Zwerger, I., Hübner, M., Alber, R., Hantsch-Linhart, W., Bockstefl, J., Bodisch, U. & Schwertner, R. (2014, September). Stadt der Zukunft Intelligente Energielösungen für Gebäude und Städte 2. Ausschreibung 2014 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.)
https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/sdz_2as_ausschreibungsleitfadenv1.0.pdf
- Paula, M., Schaffler, V., Warisch, I., Zillner, T., Hantsch-Linhart, J., Bolovich, K., Ganglberger, E. & Warmuth, H. (2019, Oktober). Stadt der Zukunft Auf dem Weg zu Plus-Energie-Quartieren 7. Ausschreibung 2019 Leitfaden zur Projekteinreichung. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Hrsg.)

https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programme/Energie/SdZ_Leitfaden2019_2.pdf

- Pelizzari, A. (2001). Die Ökonomisierung des Politischen: New Public Management und der neoliberale Angriff auf die öffentlichen Dienste (Raisons d'agir ; 6). Konstanz: UVK-Verl.-Ges.
- Peter, C., & Meyer, C. (2022). Organizing for the Smart African City: Leveraging the urban commons for exerting the right to the city. *Organization Studies*
- Pilch Ortega, A. (2015). Transnationale Bezüge im Alltag. In *Inclusive City* (pp. 173-185). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Pohn-Lauggas, I. (2017). Integraler Staat und radikale Demokratie. Hegemonie und Staatsmacht bei Gramsci und Laclau/Mouffe. In *Radikale Demokratie* (1st ed., pp. 19-38). Nomos Verlagsgesellschaft mbH & KG.
- Putschögl, M. & Zoidl, F. (2019, 04. November). Neue Gemeindewohnungen läuten neue Ära im Wiener Wohnbau ein. *DER STANDARD*.
<https://www.derstandard.at/story/2000110640682/neue-gemeindewohnungen-laeuten-neue-aera-im-wiener-wohnbau-ein>
- Rolshoven, J. (2012). Zwischen den Dingen: Der Raum: Das dynamische Raumverständnis der empirischen Kulturwissenschaft. *Schweizerisches Archiv Für Volkskunde*, 108(2), 156-169.
- Rosol, M. (2013). Regieren (in) der neoliberalen Stadt. *Geographische Zeitschrift*, 101(3-4), 132-1
- Saar, M. (2015). Macht, Staat, Subjektivität. Foucaults Geschichte der Gouvernementalität im Werkkontext. In Michel Foucaults »Geschichte der Gouvernementalität« in den Sozialwissenschaften (pp. 23-46). Bielefeld: Transcript Verlag.
- Saar, M. (2017). Die Form der Macht. In *Vierzig Jahre »Überwachen und Strafen* (pp. 157-174). Bielefeld: Transcript Verlag.
- Salvia, M., Reckien, D., Pietrapertosa, F., Eckersley, P., Spyridaki, N.-A., Krook-Riekkola, A., Olazabal, M., De Gregorio Hurtado, S., Simoes, S. G., Geneletti, D., Viguié, V., Fokaides, P. A., Ioannou, B. I., Flamos, A., Csete, M. S., Buzasi, A., Orru, H., de Boer, C., Foley, A., ... Heidrich, O. (2021). Will climate mitigation ambitions lead to carbon neutrality? An analysis of the local-level plans of 327 cities in the EU. *Renewable & Sustainable Energy Reviews*, 135, 110253.
<https://doi.org/10.1016/j.rser.2020.110253>
- Schirm. (2019). *Internationale Politische Ökonomie* (4. Auflage 2019.). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.
- Sidik, S. M. (2022). How COVID has deepened inequality — in six stark graphics. *Nature (London)*, 606(7915), 638–639. <https://doi.org/10.1038/d41586-022-01647-6>
- Silomon-Pflug, F. (2018). *Verwaltung Der Unternehmerischen Stadt*. Bielefeld: Transcript Verlag
- Silomon-Pflug, F., Stein, C., Heeg, S., & Pütz, R. (2013). Die unternehmerische Stadt als Gegenstand von Urban-Policy-Mobilities-Forschung: Kontextualisierung global verfügbarer Politikmodelle am Beispiel BID und PPP in Frankfurt Am Main. *Geographische Zeitschrift* 101.3-4, 201-217.
- Silver, J. (2017). The climate crisis, carbon capital and urbanisation: An urban political ecology of low-carbon restructuring in Mbale. *Environment and Planning. A*, 49(7), 1477–1499.
<https://doi.org/10.1177/0308518X17700393>
- Stadt Innsbruck (o. D.). So wird Innsbruck schlau. <https://www.ibkinfo.at/smart-city-bgm>
- Stadt Salzburg Magistrat (2019). Masterplan 2025. https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/smart_city/smart_city_masterplan_2025_stadt_salzburg_2019.pdf

- Stadt Wien (2022). Wiener Smart Klima City Strategie – Ziele auf dem Weg zur Klimamusterstadt.
<https://smartcity.wien.gv.at/strategie/>
- Städtler, M. (2019). Die theoretische Form der kritischen Theorie. In Handbuch Kritische Theorie (pp. 279-328). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Sum, N. (2018). Towards a Cultural Political Economy: Staging an Encounter between Marx, Gramsci and Foucault. *Politeia*, 8(16), 39-56.
- Tammaru, T., Musterd, S., van Ham, M., & Marcińczak, S. (2015). A multi-factor approach to understanding socio-economic segregation in European capital cities. Taylor & Francis.
- UIV – Urban Innovation Vienna GmbH und Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2022). Smart Klima City Strategie Wien – Der Weg zur Klimamusterstadt
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/01/Smart-Klima-City-Strategie_Entwurf_web.pdf
- United Nations (2020). World Social Report 2020 – Inequality in a rapidly changing world.
<https://www.un.org/development/desa/dspd/wp-content/uploads/sites/22/2020/01/World-Social-Report-2020-FullReport.pdf>
- Vanolo, A. (2013). Smartmentality: The smart city as disciplinary strategy. *Urban studies*, 51(5), 883-898.
- Voswinkel, S., & Wagner, G. (2011). Die symbolische Macht der Individualisierung und der Kampf um die Kritik. *ÖZS. Österreichische Zeitschrift Für Soziologie*, 36(4), 71-88.
- Wasserburger, M. (2019). MA18 - Zielgebiete der Stadtentwicklung 2019
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/pdf/20190515-gesamtkarte-zielgebiete.pdf>
- Wien Holding (o. D.a) Urban Innovation. <https://www.wienholding.at/Unternehmen/Urban-Innovation>
- Wien Holding (o. D.b). Unternehmen. <https://www.wienholding.at/Unternehmen>
- Wiener Klimateam (o. D.a). Ideen-Übersicht. <https://klimateam.wien.gv.at/ideen-uebersicht>
- Wiener Klimateam (o. D.b). Über das Wiener Klimateam. <https://klimateam.wien.gv.at/ueber-das-klimateam>
- Wilson, J. (2017). Neoliberalism (Key ideas in media and cultural studies). New York, NY: Routledge.
- Winkowska, J., Szpilko, D., & Pejić, S. (2019). Smart city concept in the light of the literature review. *Engineering Management in Production and Services*, 11(2), 70-86.
- Wissel, J. (2016). Autoritärer Wettbewerbsetatismus. Dynamiken der ‚marktkonformen Demokratie‘ in Europa. In *Der Staat des Neoliberalismus* (1st ed., pp. 263-284). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Wittrich, J. (2022, 16. Mai). Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum – Vision Wiener Klimastraßen [Präsentationsfolien]. Arbeiterkammer Wien.
https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/veranstaltungen/JWittrich_16.5.2022.pdf
- Wullweber, J., Graf, A., & Behrens, M. (2013). Theorien der Internationalen Politischen Ökonomie. In *Theorien der Internationalen Politischen Ökonomie* (pp. 7–30). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-02527-4_1
- Zhang, X. Q. (2016). The Trends, Promises and Challenges of Urbanisation in the World. *Habitat International* 54.3, 241-52.

Zoidl, F. (2022, 24. Juni). AK-Studie: Immer mehr Investoren am Wiener Wohnungsmarkt. DER STANDARD: <https://www.derstandard.at/story/2000136835136/ak-studie-immer-mehr-investoren-am-wiener-wohnungsmarkt>

Anhang

- Kodierleitfäden

Kodierleitfaden Stadt der Zukunft Programm

Smart Economy			Smart Governance		Smart Environment	Smart Living	Smart People		Smart Mobility
Wettbewerbsstandort / fähigkeit	Unternehmerischer Nutzen	Verwertungslogik Geschäftsmodelle/M arkt	Miteinbeziehung und Co- Creation/Einbindung/ Beteiligung	Soziale Innovationen	Umweltschutz	Lebens- und Wohnqualität	Qualifikationsniveau	Teilnahme am gesellschaftlichen Leben	Nachhaltige innovative Infrastruktur
Dadurch soll ein Beitrag zur Modernisierung und Entwicklung von Städten, [...] mit hoher Attraktivität für Bewohner:innen und Wirtschaft [...] geleistet werden. (FFG, o. D. c) Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit (Bocksteff et al, 2015:8) [...] sowohl die individuelle Lebens- als auch die wirtschaftliche Standortqualität erhöhen (Paula, 2013:5) Smart Cities sollen optimierte Ressourceneffizienz mit hoher Attraktivität für Bewohner:innen und Wirtschaft verbinden (Paula et al, 2013:10) In Zeiten der globalen Finanzkrise stehen Kommunen mehr denn je vor der Herausforderung, ihre Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort durch technische und planerische Maßnahmen zu erhöhen und zugleich die Grundversorgung ihrer Bewohner:innen durch neue Infrastrukturinvestitionen nachhaltig abzusichern (Paula et al, 2013:16) Durch die Stärkung der Technologiekompetenz und Wettbewerbsfähigkeit wird der Wirtschafts- und Innovationsstandort Österreich gestärkt (Paula et al, 2013:36) (Urbane Regionen) stehen im weltweiten Wettbewerb um Lebensqualität, Produktivität und Kommunikation und werben um Investitionen und die besten Köpfe“-. (Paula et al, 2014:11) Dieses Ziel [modellhafte Umsetzung und die Vorbereitung der ökonomischen Verbreiterung] soll unter Gewährleistungen hoher Lebensqualität für Bewohner:innen und Nutzer:innen und unter Wahrung einer hohen Attraktivität des Wirtschaftsstandorts verfolgt werden. (Bocksteff et al, 2015:8) Andere Ziele wie lebenswerte Stadt, attraktiver Wirtschaftsstandort oder Grünraum sind sekundäre Ziele. (Bocksteff, 2015:8) [...] für die Entwicklung von Strategien, Technologien und Lösungen, welche Städte und ihren Bewohner:innen den Übergang zu einer energieeffizienten und klimaverträglichen Lebens- und Arbeitsweise ermöglichen und sowohl die individuelle Lebens- als auch die wirtschaftliche Standortqualität erhöhen. (Bauer et al, 2018:4) Das BMK hat es sich zur Aufgabe gemacht, österreichische Städte auf dem Weg zur Klimaneutralität zu unterstützen und damit nachhaltige Impulse für die Konjunktur zu setzen. (Bodisch et al, 2020:34)		Mit Stadt der Zukunft“ wird ein weiteres Programm etabliert, in dem [...] neue Technologien, technologische Teil-Systeme und urbane Services und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Smart Cities entwickelt werden sollen (FFG, o. D. c); (Bocksteff et al, 2015:7) Um auch die marktüberleitungsnahen Innovationsphasen der Technologieentwicklung unterstützen zu können, wird das Programm Stadt der Zukunft“ von der FFG gemeinsam mit dem awa abgewickelt.“ (Paula et al, 2013:11) Smarte Dienstleistungen und innovative Finanzierungs- und Betreibermodelle können wesentlich zur Verbrämung innovativer Lösungsansätze [...] beitragen. (Paula et al, 2013:16) [...] sowie zukünftige Geschäfts- und Marktmodelle sollen dabei mitgedacht werden (Paula et al, 2013:24) [Transformationsprozesse] erfordern zum einen neue und verbesserte intelligente Technologien, zum anderen aber auch Prozessinnovationen. Auf diese Weise können neue Antworten auf die städtischen Herausforderungen gefunden werden. (Bocksteff et al, 2015:7) (Weiter-)Entwicklung und Realisierung von entsprechenden Konzepten, Technologien, Dienstleistungen und Geschäftsmodellen (Bocksteff, 2015:8) Damit ist es möglich, neben Forschungs- und Entwicklungsphasen auch die Marktüberleitung und Internationalisierung zu unterstützen [...]. (Bauer et al, 2018:6)	Auf Ebene von Siedlung, Quartier und Stadt ist zudem die Einbeziehung der Bewohner:innen bzw. Nutzer:innen von zentraler Bedeutung für die Erreichung der Klima- und Energieziele. Einbindung von Beteiligten, Nutzer:innen und Bewohner:innen ist bei der Planung und Umsetzung von Projekten sicherzustellen“ (Paula et al, 2020:29) Bedürfnisse und Visionen der Bevölkerung müssen bei der Planung und Umsetzung neuer Energiesysteme und Infrastrukturen mit gedacht und berücksichtigt werden. (Paula et al, 2013:12) [...] über Beteiligungsinstrumente und neue Governance-Modelle [...] (Paula et al, 2013:15)	Entwicklung und Anwendung von sozialen Innovationen in der Planung von Smart City-Quartieren (Paula et al, 2013:18)	Angesichts des fortschreitenden Klimawandels (FFG, o. D. c) Energie und Dekarbonisierung sind die Leitthemen der Stadt der Zukunft.“ (Bauer et al, 2018:10) Zukunftstaugliche bestehende und neue Städte und Stadtteile verfolgen eine Entwicklung in Richtung Klimaneutralität und höchster Ressourceneffizienz und sind gleichzeitig attraktiv für Bewohner:innen und Wirtschaft (Paula et al, 2013:35) [Extremereignisse sind] wiederum besonders dramatisch für Städte, da diese durch den so genannten Urban Heat Island Effect betroffen sind (Bocksteff et al, 2015:7) “Andere Ziele wie lebenswerte Stadt, attraktiver Wirtschaftsstandort oder Grünraum sind sekundäre Ziele.“ (Bocksteff, 2015:8) Österreich ist durch den Klimawandel massiv betroffen, dies zeigt sich sowohl durch Veränderungen im Alpenraum als auch in Städten. (Bauer et al, 2018:6) [...] einen Transformationsprozess in Richtung einer nachhaltigen ausgerichteten, zukunftsfähigen Stadt einleiten. (Bauer et al, 2018:6)	Zugleich sind Städte in immer größerem Ausmaß die Arena für Umweltschäden, Zersiedelung, Verkehrsprobleme, soziale Konflikte, die Segregation von Zuwanderungsgruppen, Sicherheitsprobleme und Klimawirkungen (Paula et al, 2013:10); (Paula et al, 2014:11) [...] sowohl die individuelle Lebens- als auch die wirtschaftliche Standortqualität erhöhen (Paula et al, 2013:5) Smart Cities sollen optimierte Ressourceneffizienz mit hoher Attraktivität für Bewohner:innen und Wirtschaft verbinden (Paula et al, 2013:10) Beitrag zur Entwicklung resilienter Städte und Stadtteile mit [...] sowie hoher Lebensqualität (Paula et al, 2013:12)			“Siedlungsstruktur & Mobilität“ (Kain, 2019:11) (Aktionsfelder)

Kodierleitfaden Smart Cities Initiative

Smart Economy			Smart Governance		Smart Environment	Smart Living	Smart People		Smart Mobility
Wettbewerbsstandort /-fähigkeit	Unternehmerischer Nutzen	Verwertungslogik Geschäftsmodelle/Markt	Partizipation, Mittelbeziehung und Co-Creation/Einbindung/B	Soziale Innovationen	Umweltschutz	Lebens- und Wohnqualität	Qualifikationsniveau	Teilnahme am gesellschaftlichen Leben	Nachhaltige, innovative Infrastruktur
[Schwerpunkte] Smarte Industriestandorte in Stadtregionen" (Kain, 2014:3) [...] die die Wettbewerbsfähigkeit der involvierten Akteure auf dem österreichischen und/oder internationalen Markt [...] darstellen." (Kain, 2014:9) "Ziel ist [...] auch die Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Österreich" (Kain, 2016:2; Kain, 2017:2) "Auf österreichischer Ebene leistet die Smart Cities Initiative einen Beitrag zur [...] sowie Wettbewerbsfähigkeit/Leistung [...]." (Kain, 2018:7; Kain & Buschmann, 2020b:5) "Damit wird die regionale Konjunktur belebt, was mittelfristig hochwertige Arbeitsplätze in der Stadt sichert. (Kain & Buschmann, 2020a:2) "Das große Ziel bleibt jedoch stets das gleiche: Österreichs Städte als nachhaltige und lebenswerte Lebens- und Wirtschaftsräume langfristig erhalten." (Kain & Buschmann, 2020b:3)	"[...] welche zudem die Innovationsfähigkeit österreichischer Unternehmen stützt [...]." (Kain, 2018:7; Kain & Buschmann, 2020b:5) "Beurteilungskriterien: u. a. Ökonomisches Potenzial und Verwertung; Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes; Marktpotenzial der Ergebnisse." (Bieser, 2010:16) "Intelligente "Smart City"-Konzepte führen mittel- bis langfristig zur Stärkung der Entwicklung und Verbreitung von österreichischen Umwelt- und Energietechnologien sowie zur Absicherung und Ausbau von heimischen Technologieführerschaften." (Kain, 2011:6) "Darstellung [...] des Marktpotenzials der Demonstrationsanlage" (Kain, 2012:22; Kain, 2014:17). "[Smarte Modernisierung im (öko)sozialen Wohnbau] neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle für smarte Services und Einrichtungen im Wohnumfeld" (Kain, 2016:7) "[...] [Erprobung neuartiger Geschäftsmodelle für die gemeinsame Siedlungsentwicklung im Stadtquartier]" (Kain, 2016:8) "Markt (Jobs, neue Marktsegmente z. B. in der Pflege, neue Produkte und Services und Finanzierungsmodelle, Marktentwicklung, Betreibermodelle)" (Kain, 2017:11) "Nachhaltige Stadt-Energielösungen für Small Smart Cities mit Fokus auf Finanzierung & Geschäftsmodellen" (Kain, 2018:17) "Vorbereitung der Marktreife und -einführung innovativer urbaner Lösungen [...]." (Kain & Buschmann, 2020a:8) "Entwicklung von innovativen Geschäfts-, Finanzierungs- und Partizipationsmodellen, um NBS (Nature Based Solutions) in eine breite und rasche Umsetzung [...] zu bringen" (Kain & Buschmann, 2020a:16) "Soziale Innovationen als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung" Demonstration innovativer urbaner Nutzungs-, Finanzierungs- oder Betreibermodelle" (Kain & Buschmann, 2021:19) "Die SC unterstützt praxisrelevante Lösungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung: innovative Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sollen [...] erstmalig getestet und in weiterer Folge breit ausgereift werden [...]." (Kain & Buschmann, 2021:3) "Eine smarte Stadt [...] ist bereit, innovative Bürger-Beteiligungs- bzw. Geschäftsmodelle anzuwenden." (Kain & Buschmann, 2020b:3) "Hidafür sind auch i. d. R. neue Ansätze und Geschäftsmodelle für innovative Lösungen zu entwickeln und umzusetzen." (Kain & Buschmann, 2020b:9) "Die Klimaneutralität und Resilienz bestehende Lösungen beim Roll Out/Markteintritt begleiten" (Kain & Buschmann, 2020b:2) "Ziel ist es schlussendlich, Produkte, Prozesse und Dienstleistungen auf den Markt zu bringen, die die Klimaneutralität und Resilienz von Städten nachhaltig unterstützen." (Kain & Buschmann, 2020b:9).	"[...] um damit auch eine verstärkte Marktsachlage "Market Pull" zu erzeugen bzw. zu nutzen" (Bieser, 2010:19) "Intelligente "Smart City"-Konzepte führen mittel- bis langfristig zur Stärkung der Entwicklung und Verbreitung von österreichischen Umwelt- und Energietechnologien sowie zur Absicherung und Ausbau von heimischen Technologieführerschaften." (Kain, 2011:6) "Darstellung [...] des Marktpotenzials der Demonstrationsanlage" (Kain, 2012:22; Kain, 2014:17). "[Smarte Modernisierung im (öko)sozialen Wohnbau] neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle für smarte Services und Einrichtungen im Wohnumfeld" (Kain, 2016:7) "[...] [Erprobung neuartiger Geschäftsmodelle für die gemeinsame Siedlungsentwicklung im Stadtquartier]" (Kain, 2016:8) "Markt (Jobs, neue Marktsegmente z. B. in der Pflege, neue Produkte und Services und Finanzierungsmodelle, Marktentwicklung, Betreibermodelle)" (Kain, 2017:11) "Nachhaltige Stadt-Energielösungen für Small Smart Cities mit Fokus auf Finanzierung & Geschäftsmodellen" (Kain, 2018:17) "Vorbereitung der Marktreife und -einführung innovativer urbaner Lösungen [...]." (Kain & Buschmann, 2020a:8) "Entwicklung von innovativen Geschäfts-, Finanzierungs- und Partizipationsmodellen, um NBS (Nature Based Solutions) in eine breite und rasche Umsetzung [...] zu bringen" (Kain & Buschmann, 2020a:16) "Soziale Innovationen als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung" Demonstration innovativer urbaner Nutzungs-, Finanzierungs- oder Betreibermodelle" (Kain & Buschmann, 2021:19) "Die SC unterstützt praxisrelevante Lösungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung: innovative Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sollen [...] erstmalig getestet und in weiterer Folge breit ausgereift werden [...]." (Kain & Buschmann, 2021:3) "Eine smarte Stadt [...] ist bereit, innovative Bürger-Beteiligungs- bzw. Geschäftsmodelle anzuwenden." (Kain & Buschmann, 2020b:3) "Hidafür sind auch i. d. R. neue Ansätze und Geschäftsmodelle für innovative Lösungen zu entwickeln und umzusetzen." (Kain & Buschmann, 2020b:9) "Die Klimaneutralität und Resilienz bestehende Lösungen beim Roll Out/Markteintritt begleiten" (Kain & Buschmann, 2020b:2) "Ziel ist es schlussendlich, Produkte, Prozesse und Dienstleistungen auf den Markt zu bringen, die die Klimaneutralität und Resilienz von Städten nachhaltig unterstützen." (Kain & Buschmann, 2020b:9).	"Nicht zuletzt entsteht die Stadt der Zukunft durch die Einbindung ihrer BewohnerInnen und relevante Akteure mit ihren unterschiedlichen Interessen und Kompetenzen" (Kain, 2011:5) "[...] Einbindung aller notwendigen Akteuren bzw. Zusammenschließung des Konsortiums [...]." (Kain, 2012:11; Kain, 2014:10; Kain, 2015a:7) "[...] sowie die Einbindung von Non-Governmental bzw. Non-Profit-Organisationen in relevanten Projektrollen wird ausdrücklich begrüßt." (Kain, 2015:7) "Eine umfassende Einbindung relevanter Akteure und NutzerInnen in der Entwicklung smarter Freiraumkonzepte wird als zentrales Element [...] betrachtet" (Kain, 2015b:9) "[...] Beteiligung vielfältiger Akteure" (Kain, 2016:1) Mission "[...] eine nachhaltige, integrierte, partizipatorische Stadtplanung & -entwicklung" (Kain, 2018:8) "[...] Einbindung der Stadtbevölkerung und weiterer lokaler Akteure in partizipative Planungsprozesse sowie Pilotumsetzungen [...]." (Kain, 2018:13; Kain, 2019:7) Strategische Ausrichtung: "Nachhaltige, integrierte, partizipatorische Stadtplanung & -entwicklung [...]." (Kain, 2019:15) "Fokus auf eine möglichst umfassende Partizipation, Information und Inklusion breiter Teile der Bevölkerung für die urbane Transformation" (Kain & Buschmann, 2020a:8) "Umsetzung von partizipativen, co-kreativen und auf Gemeinwohl ausgerichteten Projekten im und für den öffentlichen urbanen Raum" (Kain & Buschmann, 2021:20; Kain & Buschmann, 2022:19) "Inklusive und co-kreative Teilhabe an der Energiewende" (Kain & Buschmann, 2021:20) "[...] Partizipation als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung" (Kain & Buschmann, 2022:5) "Bei all diesen Vorhaben ist die breite Teilhabe und Co-Kreation durch bzw. mit der hiesigen Bevölkerung essenziell." (Kain & Buschmann, 2022:4)	"Soziale und organisatorische Innovationen durch Nutzerneueinbindung" (Bieser, 2010:6) Vision: "[...] in der technische und soziale Innovationen intelligent eingesetzt und kombiniert werden, um die Lebensqualität künftiger Generationen zu erhalten bzw. zu optimieren." (Kain, 2013:8; Kain, 2015a:2; Kain, 2016:6) "Neue Konzepte sozialer Innovationen" (Kain, 2013:9; Kain, 2015a:5) "[...] sollen soziale Innovationen als Querschnittsthema in den Vordergrund treten: Sozial inklusive Lösungsansätze gehören hier ebenso dazu wie die Bewusstseinsbildung für den Systemwandel." (Kain, 2015b:1) "[...] nach Möglichkeit in Kombination mit dem Querschnittsthema soziale Innovation" (Kain, 2017:7) "[...] soziale Innovationen als Hebel für den erforderlichen Schritt" (Kain & Buschmann, 2021:2) "Soziale Innovationen als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung" (Kain & Buschmann, 2021:3) "Soziale Innovationen können - neben oder im Verbund mit technischen Innovationen - als Instrument nachhaltiger Entwicklung in urbanen Ballungsräumen [...] wirken" (Kain & Buschmann, 2021:21) "Soziale Innovation [...] als Motor nachhaltiger Stadtentwicklung" (Kain & Buschmann, 2022:5)	"Es gibt keine lebenswerte Zukunft ohne Klimaschutz." (Kain, 2011:8) "Die Minderung der Folgen des Klimawandels [...]." (Kain, 2014:2) "[...] Gefordert sind Maßnahmen(Bündel) für den Klimaschutz, die den Trends der langfristigen Veränderung des Stadtklimas gerecht werden, aber auch das Auftreten von Extremereignissen (Hitzewellen, Überflutungen) inhaltlich bearbeiten." (Kain, 2015a:5) "[...] den Auswirkungen des Klimawandels adäquat zu begegnen" (Kain, 2017:7) "Seit 2010 sind Österreichs Städte und Gemeinden für uns wichtige Partner bei der Transformation des Energiesystems im Sinne des Klimaschutzes!" (Kain, 2018:2; Kain & Buschmann, 2020a:6) [Strategische Ausrichtung] "[...] und die Anpassung an den Klimawandel in österreichischen Städten und Kommunen als ganzheitlichen Prozess etablieren und vorantreiben" (Kain & Buschmann, 2020a:6) "Angesichts des voranschreitenden Klimawandels werden resiliente Stadtstrukturen angestrebt: Maßnahmen zur Minderung negativer Klimaeffekte bzw. zur Klimawandelanpassung [...]." (Kain & Buschmann, 2020b:12)	"Visionen für smarte Städte stellen hohe Lebensqualität, nachhaltige Technologien und flexible Mobilität in den Mittelpunkt." (Kain, 2011:4; Kain, 2014:3) "Mit Unterstützung des Klimafonds planen und realisieren diese Betriebe wegweisende Demo-Projekte für eine weiterhin hohe Lebensqualität in österreichischen Städten." (Kain, 2011:4) "[...] in der technische und soziale Innovationen intelligent eingesetzt und kombiniert werden, um die Lebensqualität künftiger Generationen zu erhalten bzw. zu optimieren." (Kain, 2013:8; Kain, 2018:7) "Die Smart-Cities-Initiative [...] unterstützt [...] Projekte [...], die darauf abzielen, die Lebensqualität in Städten und Stadtregionen zu erhalten bzw. zu optimieren" (Kain, 2015b:1) "Mit unserem neuen Handlungsfeld Grün- und Freiraum: der [...] wesentlich zur Lebensqualität der BewohnerInnen beiträgt" (Kain, 2015b:1)	"Sicherstellung von niederschwelligem, muttersprachlichen, inklusivem und partizipativem Zugang zu Informationen zu Themen der Klimakrise und der Energiewende" (Kain & Buschmann, 2021:20) Inhaltlich deckt die gegenständliche Ausschreibung v. a. [...] Mobilitätskonzepte und die Schnittstelle Mensch - Technologie ab. "Visionen für smarte Städte stellen hohe Lebensqualität, nachhaltige Technologien und flexible Mobilität in den Mittelpunkt." (Kain, 2011:4) "[...] gefragt sind auch Mobilitätskonzepte, die smarte Mobilität integrieren, also klimaverträglich und effizient sind." (Kain, 2011:4) "Mobilität wird neu gedacht und umgesetzt" (Kain, 2011:4) "[...] Mobilität - über die Stadtgrenzen hinausreichend, vernetzt und innovativ" (Kain, 2011:10) "Bei den Demonstrationsvorhaben stehen Energie- und Mobilitätsaspekte im Vordergrund" (Kain, 2012:5) "[...] Ausbau [...] klimafreundlicher Mobilitätslösungen [...]." (Kain, 2018:7) "Siedlungsstruktur & Mobilität" (Kain, 2019:11) (Aktionsfelder)		

Kodierleitfaden Wiener Smart City Rahmenstrategie

[illegible]

Kodierleitfaden Wiener Klimafahrplan

Smart Economy			Smart Governance		Smart Environment	Smart Living	Smart People		Smart Mobility
Wettbewerbsstandort /-fähigkeit	Unternehmerischer Nutzen	Verwertungslogik Geschäftsmodelle/Markt	Partizipation, Miteinbeziehung und Co-Creation/Einbindung/Beteiligung	Soziale Innovationen	Umweltschutz	Lebens- und Wohnqualität	Qualifikationsniveau	Teilnahme am gesellschaftlichen Leben: Inklusion	Nachhaltige, innovative Infrastruktur
"Rasches Handeln und zielgerichtete Investitionen in die postfossile Gesellschaft bieten große Chancen für den Wirtschaftsstandort Wien." (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:28)	"Die Stadt Wien wird daher Bedingungen schaffen, die Investitionen in unsere gemeinsame Zukunft ermöglichen und unterstützen. Dabei geht es neben den Investitionen der öffentlichen Hand auch um jene der Privaten und Unternehmen [...] (Magistrat der Stadt Wien, 2022b: 28)	"Dies ist auch eine wichtige Voraussetzung dafür, dass ein Markt für diese Rohstoffe entsteht und Aufbereitungsanlagen ökonomisch effizient betrieben werden können." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:73) [Abfall]	"Partizipation hat das große Potenzial, durch die Einbindung der Wünsche, Ideen, Kenntnisse und Kompetenzen, aber auch von Befürchtungen der Bevölkerung, eine vitale Basis und gemeinsame Vision für unsere gemeinsame Zukunft zu schaffen." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:30)		"Klimakrise", "die damit verbundenen Auswirkungen sind erheblich. Hohe Temperaturen können massive Auswirkungen auf unsere Gesundheit und damit auf unsere Lebensqualität haben, wobei einzelne Gruppen unterschiedlich betroffen sind. Insbesondere ältere Menschen, chronisch kranke Personen und Kinder leiden unter Hitzewellen." Magistrat der Stadt Wien, 2022b: 16)	"Wichtige Bestandteile dieser Lebensqualität sind auch die klimatischen Bedingungen in Wien" Magistrat der Stadt Wien, 2022b:14)		"Ein wesentliches Element der Wiener Identität ist das Streben nach sozialer Gerechtigkeit, nach Generationengerechtigkeit und Inklusion." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:24).	"[...] Änderung des Mobilitätsverhaltens bzw. den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:46)
"Die konsequente Ökologisierung von Produktionsprozessen und Produkten aus Wien setzt globale Maßstäbe und wird so zu einer exportfähigen Standortqualität." (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:78)	"Unterstützung der Wiener Unternehmen bei der Dekarbonisierung ihrer Prozesswärmeerzeugung." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:77f))	"Neue Geschäftsmodelle für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft" (Magistrat der Stadt Wien, 2022b:97)	"Maßnahmen, die die Umgestaltung des öffentlichen Raums [...] beinhalten [...] sollen vermehrt durch Wettbewerbe und partizipative Formate unterstützt werden." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:55)		"Die Stadt Wien hat sich ebenfalls dazu verpflichtet, bis 2040 die Klimaneutralität zu erreichen und dies in der überarbeiteten Smart City Strategie Wien festgehalten." Magistrat der Stadt Wien, 2022b: 21)	"Steigende Temperaturen, eine Zunahme an Extremwetterereignissen wie Starkregen oder Hagel [...] wirken sich auf unsere Gesundheit, unsere Lebensqualität und unsere Wirtschaft aus." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:15)			"Keine gesellschaftliche Teilhabe ohne sozial gerechte Mobilität, keine lebenswerte Metropolregion ohne umweltfreundliche Mobilität, [...] keine klimafitten Stadträume ohne Mobilität [...]" Magistrat der Stadt Wien, 2022b:51)
"Mit zukunftsfähigen Innovationen die regionale Wirtschaft stärken": Magistrat der Stadt Wien, 2022b:28)			"Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum können insbesondere zum Gegenstand partizipativer und gendersensitiver Prozesse [...] gemacht werden." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:127		"Die Politik steht daher vor der zentralen Aufgabe, Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung so zu gestalten bzw. durch begleitende Maßnahmen dahingehend abzufedern, dass sie den sozialen Ausgleich befördern bzw. soziale Ungleichheit verringern." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:28).	"Durch deren (Klimafahrplan und SC Strategie Wien) soll die Lebensqualität für alle Wiener*innen sichergestellt sowie Klimaneutralität und Klimaresilienz erreicht werden." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:38).			
			"Dabei [Wiener Klimateam] handelt es sich um einen innovativen Beteiligungsprozess, der insbesondere Projekte für ein klimaneutrales und klimaresilientes Wien sektoren- und themenübergreifend auf den Weg bringen soll: Alle Wiener*innen werden eingeladen, Projektideen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung einzubringen." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:140)						
			"Gerade im Sinne der Klimagerechtigkeit ist die Einbindung von oft unterrepräsentierten Gruppen notwendig, die Veränderungen ihrer eigenen Lebensbedingungen [...] nicht selbst abfedern können." Magistrat der Stadt Wien, 2022b:30)						

Kodierleitfaden Expert:inneninterviews

Barrieren	Lösungsansätze		Emanzipatorische Kraft	Verantwortungsabgabe
	Aufsuchende Aktivierung	Mehrsprachigkeit		
[Konnex Partizipation] Ja, ich glaube, es gibt so manche Beteiligungsthemen, die tatsächlich ein bisschen hochschwelliger sind für unterschiedliche Gruppen. (B2, 217ff.) [Konnex soziale Teilhabe] Einige Beteiligungsformate sind schon sehr selektive Instrumente: Manche können sich da ausdrücken und einbringen und manche können es nicht – für die sind das einfach keine niederschweligen Instrumente. Wobei auch die Frage ist, ist es diese Form von Beteiligung wie bspw. über eine Begründung in der Stadt mitbestimmen zu können, die sie am meisten brauchen? (B2, 379-383) „Als Stadt und Gemeinde kann Wien diese Regelungen auf Bundesebene nicht ändern – weder das Wahlrecht noch das Staatsbürgerschaftsrecht, denen zugrunde liegt, warum so viele Personen vom demokratischen Wahlrecht ausgeschlossen sind.“ (B6, 220 – 223). Die Frage ist dann auch immer, wie weit es gelingt alle mitzunehmen, denn die Beteiligung von Allen ist ein theoretisches Ideal – aber wieviele kann man tatsächlich mitnehmen? (B1, 83-85) Aber es ist ein gewisses Milieu, das gewisse Ressourcen, wie z. B. flexible Zeiteinteilung, Interessen, Engagement für Partizipation, hat, um sich hier einzufinden und mitzumachen. (B1, 238-240). „Es ist eins von vielen Instrumenten. Ich halte absolut nichts davon, Partizipation als ein Allheilmittel einzusetzen – das sicher nicht“ „Der Diskurs und das Konzept der Smart City – und wie diese angeeignet werden –hängt im Ende von den Kräfteverhältnissen ab. Aus meiner Sicht ist es eine Entscheidung, inwiefern die Interessen von unabhängigen, diskriminierten Gruppen eingeschrieben werden.“ (B3, 30-33) „[...] es ist zumindest eine Gruppe von Milieus, die grundsätzlich leicht adressiert werden kann mit Partizipationsprozessen.“ (B3, 114-115) „[Konnex Beteiligungsprozesse] Abgesehen davon wäre es sicherlich schon eine Frage auch, ob man die Teilnehmer:innen nicht auch finanziell renumerierte – zumindest bestimmte Gruppen.“ (B3, 137-138).	Gerade im öffentlichen Raum, je nachdem in welchem Bezirk man ist, sind die Menschen ja auch vor Ort; sie sind in Parks, die Vielfalt ist da. Hier habe ich das Gefühl, dort erreicht man sie am besten: im Idealfall mit einem mehrsprachigen Team Gespräche direkt vor Ort führen. Vielleicht ist es dann nicht immer der ganze Prozess, wo man dann noch einmal die Pläne vorstellt und Feedback einholt. Aber zumindest die Bedarfserhebung bei verschiedenen Nutzer:innen, das funktioniert schon ganz gut direkt im öffentlichen Raum. (B2, 188-194). „Wir haben immer ein Team im Bezirk vor Ort: Das sind Personen mit Background in der Stadtplanung, Sozialarbeiter:innen, etc. und ganz am Anfang eines Lokalen Agenda 21 Prozesses aktivieren dieses Team Bezirksbewohner:innen im öffentlichen Raum.“ (B6, 127-129) „Hätte man alle einbinden wollen, hätte man zu einigen vor Ort hingehen müssen, sie abholen, wirklich an der Hand nehmen, persönlich hinbringen und wieder heimführen. Es ist mit Aufwand verbunden, aber es geht.“ „Es war eines der Ziele, schwer erreichbare Gruppen zu aktivieren und im Projekt zu involvieren. Im Vorfeld wurden dafür Stakeholder und lokale Multiplikator:innen in den Bezirken identifiziert.“ „Bezirksvertretung – durch den Bezirk gegangen ist und Personen in ihren Sozialräumen aufgesucht und mit ihnen gesprochen, über Klimaschutz aufgeklärt und gemeinsam Ideen eruiert haben.“	Mehrsprachig unterwegs zu sein, die Menschen abzuholen wo sie sind und zu befragen. (B2, 194ff.) „Im Rahmen unserer strategischen Neuausrichtung soll es eine Zielgruppenfokussierung geben: Insbesondere Personen, die sonst nicht an Partizipationsprozessen teilnehmen und denen Teilhabe teilweise auch verwehrt wird, sollen verstärkt angesprochen werden.“ (B6, 179-182) „Wir haben in manchen Bezirken auch schwerpunkttechnisch die Vorgabe, dass Personen mit einer anderen Erstsprache erreicht werden sollen, oder, dass auf die Vielfalt der Bevölkerungen in Bezug auf den sozioökonomischen Status eingegangen wird. Das ist eine Entwicklung, die es erst seit ein paar Jahren gibt.“ (B6, 189-192). „Bei unseren Veranstaltungen ist die Mehrsprachigkeit teilweise abgedeckt worden – natürlich nicht in dieser Fülle, wie es gegangen wäre. Aber personell geht es leider nicht anders.“ „Es gibt auch einen Evaluierungsprozess, wo wir genau das mit schwer erreichbaren Gruppen und Mehrsprachigkeit evaluieren möchten. Das ist für uns ein wichtiges Thema.“	[Wirkung von Partizipation] Ich glaube, es ist wichtig, die Wirkung von Partizipation auch qualitativ anzusehen und auch zu fragen, was verändert sich bei den Menschen, die an diesen Prozessen teilhaben. (B2, 250-252) „Mein Ansatz ist: Versuchen mit Kooperation zu überzeugen.“ (B6, 325ff.) „Die Politik merkt, es braucht Beteiligung – Bürger:innenbeteiligung klingt ja auch schön.“ „Ich glaube, dass das Commitment von den Bürger:innen ein ganz anderes ist, wenn es die eigenen Ideen sind.“	[Konnex Partizipation] Ich glaube zwar schon, dass Beteiligungsprozesse eine Chance sind, aber gleichzeitig denke ich auch, dass für gewisse Fragen die Verantwortung nicht auf Bewohner:innen abgewälzt werden sollte. Und was wir, denke ich, schon auch sehr stark sehen, sind gewisse größere, auch stadtplanerische Entscheidungen, die vorwiegend ohne Partizipation getroffen werden, wo ich mich aber auch frage, wie sehr wären diese mit Partizipation eigentlich möglich? (B2, 222-227) [Konnex Partizipation] Hier, denke ich, gibt es in manchen Fragen einer sozial und ökologischen Stadtentwicklung auch eine fachliche und politische Verantwortung einer Stadt, wo nicht alles zur Diskussion stehen kann. (B2, 232 - 234) [Konnex Partizipation] Aber so ein bisschen ist schon irgendwie die Frage, wie wirkmächtig ist ein Partizipationsprozess wirklich? Inwieweit ist Beteiligung manchmal auch ein Image- und Beschäftigungsprogramm? Ich kann es schwer sagen. An manchen grundlegenden Dingen im Leben der Menschen, die für ihre Lebenssituation wirklich wichtig wären, ändert sich ja manchmal auch nichts. (B2, 365-369) „Die Politik merkt, es braucht Beteiligung – Bürger:innenbeteiligung klingt ja auch schön.“ „Ich denke, man darf sich grundsätzlich von Partizipation im Stadtplanungsprozess nicht zu viel erwarten. Man muss schon schauen, wo der strategisch richtige Ansatzpunkt für ein bestimmtes Anliegen liegt.“ (B3, 77-79)