



Es ist kalt in Issy-les-Moulineaux. Der Wind pfeift durch die Bauten und Straßen dieses Pariser Vorstadt-Ortes. Im Zentrum liegt eine 14 Hektar große fünfeckige Befestigungsanlage, erbaut im 19. Jahrhundert. Hier ist ein Herzstück der smarten Pariser Stadtentwicklung: das „Digital Forts“, das heute als Vorzeigeprojekt für den modernen smarten Städtebau in Paris gilt. Wohnhäuser, ausgestattet bis oben hin mit energieeffizienter Haustechnik, Heizung und Wasser aus Geothermie, Abfallentsorgung per unterirdischer Pneumatik, Concierge-Taste in den Wohnungen. Dazu ein urbaner Dorfplatz, umringt mit Nahversorger-Geschäften, Busse, deren Fahrplan sich man selbstverständlich als App laden kann. Und mit-tendrin ein Schwimmbad und eine Schule.

Paris zeigt Issy gerne her. Man sieht den Stadtteil, erbaut im ehemaligen roten Gürtel der Stadt, in dem bereits abgewanderte Unternehmen und die rot wählende Arbeiterschaft angesiedelt waren, als zukunftsweisend. Lange Zeit stand das Fort, mit dem die Pariser Eroberer aus dem Os-

ten abwehren wollten, leer. Dann nutzte es das französische Militär. 2009 wurde es an Bouygues SA, Europas fünftgrößte Baugesellschaft, verkauft. Innerhalb von vier Jahren wurde daraus das „Digital Forts“. In ihm wohnen heute 4000 Menschen in insgesamt 1600 Wohnungen.

Doch wer Issy besucht*, bei dem will nicht so recht die Stimmung aufkommen, dass er sich hier um das Ideal dessen handelt, warum Städte zukünftig als „smart“ gelten sollen. Warum gibt es keine U-Bahn-Verbindung? Wieso ist ein smarter Stadtteil der Zukunft eine Schlafstadt ohne Büros und andere Unternehmen? Warum sind Straßen und Dorfplatz untertags menschenleer?

Würde man Issy in Paris mit der „Seestadt Aspern“, „Europas größtem Stadtteilentwicklungsprojekt“ in Wien, direkt vergleichen (wo alle diese Städtebaufaktoren berücksichtigt wurden), würde Issy als eher als betuliches Kleinprojekt erscheinen. Anders würde es allerdings aussehen, würde man die Wiener Seestadt mit dem Projekt „Metropole Grande Paris“ vergleichen. Bei diesem Stadtentwicklungsprojekt, das Anfang 2016 beschlossen wurde, wird zu

Paris mit 2,2 Millionen Einwohnern nun auch das Umland mit 4,2 Millionen Einwohnern eingemeindet. Es sollen neue Bahnhöfe, U-Bahn und jährlich 70.000 Wohnungen mit Gesamtinvestitionen von 32 Milliarden Euro entstehen. Dagegen wirkt die Seestadt Aspern mit 20.000 Einwohnern wieder zwergenhaft. Somit fällt je nach Perspektive das Urteil über die „Smartheit“ unterschiedlicher Projekte auch anders aus.

Geht es um „Smart Cities“, ist bei Bewertungen jedenfalls Vorsicht angebracht. Ist Oslo mit 70.000 Elektroautos bei 400.000 Einwohner smarter als Dubai, wo man mit Hunderten Einzelprojekten als smarteste Stadt der Welt gelten will? Oder ist es Singapur, das die Digitalisierung von Verkehrs- und Stadtteilüberwachung zur Perfektion treibt? Und: Auch wenn Paris mit 250 Smart-City-Projekten punkten kann: Wer beurteilt die Qualität im Vergleich zu Wien, Dubai, Oslo oder Singapur?

Faktum ist: Bisher gibt es im Wettbewerb um die „Smartheit“ einer Stadt weltweit noch keine verbindlichen Regeln. Schon seit Jahren debattieren verschiedene Lager darüber, was eine „smarte“ Stadt



ausmacht oder nicht. Das sieht auch Anne Charreyon-Perchet, Smart-City-Beauftragte des französischen Umweltministeriums, so: „Es gibt verschiedene Ansätze“, sagt sie, „die einen legen mehr auf die technologischen Aspekte wert, die anderen mehr auf die sozialen.“

Während also für die einen eine Stadt dann als besonders „smart“ gilt, wenn die Digitalisierung den letzten Stromzähler erreicht („smart metering“) und Plätze, Parkanlagen und Gebäude vollgepfropft sind mit (Bewegungs-)Sensoren und Videoanlagen, ist den anderen eine Stadt erst dann vorbildlich, wenn sie Vollausstattung mit Thermoputz erhält und mehr Wert auf Nachhaltigkeit und Demokratisierung legt. Paris, so Charreyon-Perchet, versuche sich in beidem. So würde ein Teil des Stadtbudgets – stattliche 100 Millionen Euro – für Bürgerprojekte reserviert und eben Issy gebaut, plus eine Reihe weiterer Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt von smarten Stromzählern bis Wärmeschutz in Altbauhäusern.

Mit ihren smarten Anstrengungen unterscheidet sich Paris freilich nicht grundsätzlich von anderen Städten. Warum sich viele Smart-Cities-Projekte ähneln, hat ei-

Jede Stadt kann derzeit von sich behaupten, die „smarteste“ der Welt zu sein. Denn nach welchen Kriterien das „Smarte“ einer Stadt beurteilt werden soll, ist noch immer nicht allgemein definiert. Das soll sich jetzt ändern.

SMART ODER CASUAL?

VON NORBERT REGITNIG-TILLIAN

Zukunftsmarkt Energieeffizienz

Österreichische Unternehmen haben gute Chancen, mit energieeffizienten Lösungen in Frankreich zu punkten.

nen einfachen Hintergrund: Der Großteil der Einzelprojekte zielt darauf ab, langfristige EU-Klima- und UN-Millenniums-Ziele zu erreichen. Dazu gehört etwa, Emissionen und Energieverbrauch bis ins Jahr 2050 um bis zu 75 Prozent zu senken – und in Städten die Lebensqualität durch mehr Nachhaltigkeit zu heben. Welche Stadt weltweit in ihren Bemühungen am erfolgreichsten fortgeschritten ist, kann derzeit niemand objektiv beantworten. „Es gab noch keine Kriterien und Indikatoren, wonach bewertet werden konnte, wer die smarteste „Smart City“ ist“, sagt Kari Aina Eik, Generalsekretärin der Organization for International Economic Relations (OiER), einer NGO, die eng mit UNO-Institutionen zusammenarbeitet. Doch das soll nun anders werden. Eik hat sich einer Mammutaufgabe gestellt: der Entwicklung einer Mess- und Bewertungsmethode für Smart Cities. Als Basis zog sie die standardisierten Potenzialanalysen für Gemeinden und Kommunen der Wiener Zukunftsrating Agentur „Triple A“ heran. Gemeinsam mit der OiER und anderen internationalen Organisationen wird diese Methode nun für Smart Cities eingesetzt.

Wie smart eine „Smart City“ ist, wird dabei in zwölf Kategorien anhand von 100 Schlüsselindikatoren bewertet. Ins Spiel kommen sowohl technologische als auch soziale, auf Nachhaltigkeit abzielende Faktoren. Zum Beispiel: Wie effizient und zielorientiert setzt eine Stadt „Informations- und Kommunikationstechnologie“ ein? Hat sie die (thermische) Gebäudesanierung im Griff („Green Housing“)? Wie steht es um die (öffentliche) „urbane Mobilität“? Ist es etwa effizienter, eine U-Bahn oder eine städtische Seilbahn zu bauen? Aber auch: Wie sicher ist die Stadt? Wie steht es um ihr Gesundheitssystem, und nicht zuletzt, wie gut sind ihre Finanzinstitutionen?

„Frankreich ist ein unterschätzter Markt“, sagt Christian Schierer, Österreichs Wirtschaftsdelegierter in Paris. Während sich um den schwierigen chinesischen Markt über 420 österreichische Firmen bemühen, sind es in Frankreich „nur“ 280. Häufige Streiks, ein sehr rigides Arbeitnehmergeetz und die 35-Stunden-Woche schrecken viele vor einem Frankreich-Engagement ab. Doch über das 66-Millionen-Land habe man Zutritt zum gesamten frankophonen Markt mit über 320 Millionen Menschen. Österreichische Firmen wie Kapsch, Magna, Plasser und Theurer, TraffiCom, Waagner-Biro oder Wienerberger seien zwar in Frankreich vertreten. In Sachen energieeffizientes Bauen und Renovieren ergäben sich aber eine Reihe von Chancen, um als österreichische Firma in Frankreich Fuß zu fassen, ist Schierer überzeugt. Zum einen sollen im Großraum Paris derzeit jährlich 70.000 neue Wohnungen entstehen. Zum anderen ist der Gebäudebestand Frankreichs veraltet. Insgesamt zählt das Land 19 Millionen Wohnungen, die vor 1975 errichtet wurden und jetzt thermosaniert werden müssen. Deren Energieeffizienz zu erhöhen, wäre auch für österreichische Unternehmen lukrativ. Denn die französische Baubranche hat einen Know-how-Rückstand rund um thermische Sanierung und energieeffizientes Planen und Bauen aufzuholen. „Vor allem heimische Zulieferbetriebe könnten am französischen Markt tätig werden“, berichtet ein österreichischer Branchenreport zum Thema Energieeffizienz in Frankreich.

Die Erfahrungen, die österreichische Firmen in Frankreich machen, sind dabei widersprüchlich. Während die Bürokratie in Frankreich zwar gering sei – „eine Firma lässt sich in vier Tagen gründen“, sagt Schierer – berichten Bauunternehmer, dass man (Sub-)Aufträge nur unter Sicherstellungen, etwa Versicherungen, die über einen Zeitraum von zehn Jahren laufen, bekommen könnte. Mischa Witzmann, ein österreichischer Architekt, der 2009 das erste Passivenergiehaus in Frankreich baute: „Das schreckt viele ab. Bei Einzelprojekten zahlt sich das nicht für jeden aus.“



SEEBAD ASPERN
Europas größtes Stadtteil-
Entwicklungsprojekt erfüllt auch alle
sozialen Nachhaltigkeitsfaktoren.

Erst in dieser Gesamtschau, bei der auch noch die Analyse des städtischen Umfeldes miteinfließt, soll objektiv festgestellt werden, welches „smarte und nachhaltige Potenzial“ in einer Stadt steckt und wie gut sie dieses nutzen kann oder nicht.

„Genau das soll der Clou an dieser Bewertung sein“, sagt Georg Kolm von Triple A: „Auch wenn eine Stadt in manchen Kriterien top ist: Erst die Gesamtschau zeigt, welche Potenziale vorhanden sind.“ Erste Smart Cities Assessments wurden bereits durchgeführt. Jetzt soll auf UN-Ebene ein „Smart City Rating“ installiert werden. „In einer ersten Runde nehmen daran 50 Städte weltweit teil“, sagt Eik. Aufbauend auf diesen Ratings entsteht in den nächsten zwei bis drei Jahren somit das erste Smart-Cities-Ranking auf objektiver Basis. □