

„Digitale Stadt“

Die Zukunft des urbanen Lebens

Städtebauliches Kolloquium Sommer 2015

Das Städtebauliche Kolloquium beschäftigt sich im Sommer 2015 mit den Herausforderungen der Digitalisierung und den Auswirkungen auf das urbane Leben. Die Diskussion, inwieweit technische Erneuerungen und die Digitalisierung Auswirkungen auf den Stadt-raum haben, wird seit geraumer Zeit kontrovers geführt. „Smart Cities“ Städte, in denen intelligente Stadtsysteme mit modernster IT-Technik erprobt werden, versprechen eine Verbesserung der Lebensqualität und eine Erhöhung der Ressourceneffizienz. Schon heute ist absehbar, dass der Einzelhandel, aber auch die städtischen Energie- und Verkehrssysteme vor erheblichen Veränderungen stehen. Insgesamt wird die Digitalisierung den Zugang zu Informationen verbessern und den Informationsfluss im urbanen Raum verändern. Aber welche Möglichkeiten und Risiken sind tatsächlich mit den scheinbar grenzlosen Potenzialen einer Digitalisierung verbunden? Kommen wir der Wunschvorstellung einer effizienten, transparenten und partizipativen Stadt näher, oder laufen wir nicht vielmehr Gefahr, offensichtlichen oder subtilen Formen interessensgeleiteter Kommerzialisierung und Überwachung zu unterliegen? Welche Möglichkeiten bieten die digitalen Netzwerke für eine echte Teilhabe, für eine Identifikation mit dem Quartier und für politische Mitwirkung?

STÄDTEBAULICHES KOLLOQUIUM Sommer 2015



Das Städtebauliche Kolloquium an der TU Dortmund hat sich im Sommer 2015 mit den Herausforderungen der Digitalisierung und den Auswirkungen auf das urbane Leben beschäftigt. Die Diskussion, inwieweit technische Erneuerungen und die Digitalisierung Auswirkungen auf den Stadtraum haben, wird seit geraumer Zeit kontrovers geführt. ‚Smart Cities‘, Städte in denen intelligente Stadtsysteme mit modernster IT-Technik erprobt werden, versprechen eine Verbesserung der Lebensqualität und eine Erhöhung der Ressourceneffizienz. Schon heute ist absehbar, dass der Einzelhandel, aber auch die städtischen Energie- und Verkehrssysteme vor erheblichen Veränderungen stehen. Insgesamt wird die Digitalisierung den Zugang zu Informationen verbessern und den Informationsfluss im urbanen Raum verändern. Aber welche Möglichkeiten und Risiken sind tatsächlich mit den scheinbar grenzlosen Potenzialen einer Digitalisierung verbunden? Kommen wir der Wunschvorstellung einer effizienten, transparenten und partizipativen Stadt näher, oder laufen wir nicht vielmehr Gefahr, offensichtlichen oder subtilen Formen interessen geleiteter Kommerzialisierung und Überwachung zu unterliegen? Welche Möglichkeiten bieten die digitalen Netzwerke für eine echte Teilhabe, für eine Identifikation mit dem Quartier und für politische Mitwirkung?

An drei Veranstaltungsabenden wurden folgende Themenschwerpunkte behandelt:

- **Handel & Produktion**
- **Mobilität & Sharing**
- **Partizipation & Teilhabe**

Veranstaltungsort:

Technische Universität Dortmund, Rudolf Chaudoire Pavillon, Campus Süd, Baroper Straße

Veranstalter:

Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung

Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung, Fon 0231-755 2241, stb.rp@uni-dortmund.de , www.raumplanung.tu-dortmund.de/stb

Netzwerk Innenstadt NRW

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund

Kulturwissenschaftliches Institut (KWI) Essen

mit Unterstützung von:

Regionalverband Ruhr (RVR) Essen

Fachhochschule Dortmund, Fachbereich Architektur, www.fh-dortmund.de

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. www.srl.de

Informationskreis für Raumplanung e.V.

Dienstag, 21. April 2015: Handel & Produktion

Die Geschwindigkeit der digitalen Entwicklung nimmt mit der stetigen Verbesserung der Technik und des Netzes zu. Kann die Digitalisierung das urbane Leben stärken? Und wie müssen Handel und Produktion in Zukunft gestaltet werden, um auf die Veränderungen positiv hin wirken zu können?

Die erste Veranstaltung richtet den Fokus auf die Digitalisierung in Handel und Produktion. Durch den Abend leitet Moderatorin Barbara Thüer von Netzwerk Innenstadt NRW.

Ulf Wollrath: Kaufverhalten und innerstädtische Handelsstrukturen

Der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Dortmund Ulf Wollrath beginnt den Abend mit einem Vortrag über die Entwicklung des Online Handels und die Auswirkungen auf Städte.

Es ist eine allgemeine Veränderung des Kaufverhaltens in Form von einer Zunahme des Internethandels mit einhergehendem Rückgang des stationären Handels zu beobachten. Diese Veränderung stellt eine Herausforderung für den Einzelhandel dar. Die Anbieter können diese Herausforderung lediglich bewältigen, indem sie sich an die neuen Rahmenbedingungen anpassen. Gleichzeitig kann diese Entwicklung zu einem Bedeutungsverlust der Innenstädte führen. Die Konkurrenz zwischen dem Onlinehandel und den Innenstädten wird bei der Betrachtung des Angebotes deutlich. Ähnlich wie die meisten Innenstädte wird das Internet vorrangig für den Kauf von Non-Food-Produkten genutzt.

Heute sind die meisten Menschen im Besitz eines Smartphones. Kinder und Jugendliche wachsen mit dem alltäglichen Gebrauch eines Smartphones auf. Das Internet ist selbstverständlicher Bestandteil unserer Gesellschaft geworden. Diese Entwicklung unterstützt die Bedeutungszunahme des Onlinehandels.

Es ist zunehmend ein kombiniertes Konsumverhalten (Cross-Channel Verhalten) zu beobachten, wobei die Konsumenten nicht starr zwischen online- und stationärem Handel unterscheiden, sondern Produktangebote und Preise vergleichen. Im Durchschnitt geben Konsumenten fast doppelt so viel Geld aus, wenn sie sich vorher im Internet informiert haben. Demzufolge werden die Einzelhändler, die den stationären- mit dem Internethandel kombinieren besonders gute Chancen haben, im Konkurrenzkampf um Kunden und Umsatz zu bestehen. Ein gutes Beispiel dafür, wie dies in der Umsetzung aussehen kann, sind die Showrooms. Die Ware wird dabei im Geschäft ausgestellt, gekauft wird sie letztendlich im Internet. Die Händler kommen mit einem Bruchteil der Fläche und des Mietpreises der traditionellen Anbieter aus.

Der virtuelle Einzelhandel koppelt sich vom System Zentraler Orte ab. Zentren mit weiten Einzugsgebieten sind die Gewinner, Zentren in klein- und mittel Städten die Verlierer dieser Entwicklung. Die Studie „Vitale Innenstädte“ des Instituts für Handelsforschung Köln zeigt, dass mit zunehmender Stadtgröße die Bedeutung des Freizeitwertes der Innenstadt steigt. Konsumenten besuchen die Innenstädte um Lustkäufe anstelle von Lastkäufen zu tätigen. Dem innerstädtischen Einzelhandel ist zu einer dementsprechenden Sortimentsanpassung zu raten. Die Vorteile des digitalen Handels gegenüber den Innenstädten liegen in der Produktvielfalt und den niedrigen Preisen. Innenstädte müssen Strategien finden, um eine Steigerung des Käuferlebnisses zu fördern und Lustkäufe noch attraktiver werden lassen. Digitale integrierte Ladenkonzepte können dabei helfen.

Prof. Dr. Boris Otto: Urbane Produktion und Industrie 4.0

Boris Otto, Professor an der Fakultät Maschinenbau der TU Dortmund und Direktor des Forschungsschwerpunktes Information Management and Engineering am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, geht in seinem Vortrag auf die Bedeutung der Digitalisierung für die Industrie ein.

Nicht nur der Einzelhandel, auch die Industrie erfährt eine fortschreitende Digitalisierung. Die Anwendungsbeispiel der Banana Supply Chain, des Geo-Fencings und des RackRacers zeigen, wie die Digitalisierung Einzug in die Industrie gehalten hat. Im Folgenden werden sie erläutert.

Banana Supply Chain

Es beschreibt einen Prozess, bei dem der Reifegrad einer importierten Banane auf dem Transportweg kontinuierlich überprüft wird, um die Geschwindigkeit des Transportmittels so zu steuern, dass die Banane reif ist, wenn sie den Zielort erreicht. Reift die Banane schnell, so wird schnell transportiert und umgekehrt bei einem langsamen Reifeprozess wird die Geschwindigkeit des Transportmittels angepasst um Sprit zu sparen. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass das einzelne Gut den Transport steuert. Es handelt sich um eine intelligente selbst Steuerung der Dinge.

Geo-Fencing

Ein weiteres Anwendungsbeispiel ist der selbststeuernde Anlieferungsprozess mit Geo-Fencing bei Audi. Das Geo-Fencing soll für eine transparente und stabile Anlieferung der Autoteile sorgen. Durch das Geo-Fencing wird ein virtueller Zaun auf der Erdoberfläche gezogen. Der LKW Fahrer hat eine App auf seinem Mobilfunkgerät, die dafür sorgt, dass der Transporter von der Steuerungszentrale geortet werden kann. Durch das Fahren durch die gedachte Begrenzung wird das Fahrzeug mit der geladenen Fracht im System gebucht. Geo-Fencing soll zu mehr Transparenz während des Gütertransports beitragen.

RackRacer

Der RackRacer ist ein Roboter für die automatische Bedienung von Kleinteilelagern. Er ermöglicht autonomes Fahren zwischen den Regalen. Dabei bewegt er sich horizontal und diagonal ohne dafür einen Lift zu benötigen. Der RackRacer ist zu 85 Prozent im 3D-Druckverfahren herstellbar. Gegenüber anderen Logistikrobotern liegt der Vorteil in der Geschwindigkeit und in der Selbstständigkeit. Die Roboter können untereinander kommunizieren und Aufgaben effizient aufteilen.

Die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung führen zu einer Autonomisierung der Gegenstände. Zukünftig werden wir mehr entscheiden und analysieren und weniger ausführen müssen. Die zentrale Frage lautet: Wie gestalten wir die Schnittstelle zwischen den Menschen und den Systemen, die sie umgeben?

Es besteht heute ein großer Wunsch nach Individualität. In einer Modellgeneration von Audi beispielsweise lassen sich, alle Möglichkeiten der Kombination (Farbe, Schiebedach, Klimaanlage etc.) betrachtet, zwei exakt baugleiche Fahrzeuge finden. In der Individualisierung liegt die Profitabilität. Die Industrie hat einen Weg eingeschlagen, der sich von der Massenproduktion entfernt und hinführt zur Produktion von Uni-katen. Industrie 4.0 kann dazu beitragen die neuen Anforderungen, die sich aus dem Strukturwandel ergeben zu bewältigen.

Diskussion mit Stefan Gärtner und Wolf Jochen Schulte-Hillen

An die beiden Vorträge schließt sich eine Diskussion an. Die Referenten sowie Stefan Gärtner, Direktor des Forschungsschwerpunktes Raumkapital am Institut Arbeit und Technik in Gelsenkirchen, und Wolf Jochen Schulte-Hillen, Geschäftsführer der SH Selection in Laer, nehmen daran teil.

Die Moderatorin Barbara Thüer eröffnet die Diskussion mit der These:

Mit fortschreitender Entwicklung ist in naher Zukunft eine Dystopie zu erwarten. Mit der bevorstehenden Industrie 10.0 droht uns ein Kampf zwischen autonomen Maschinen und Menschen, wie man ihn aus Science-Fiction-Filmen kennt.

Wolf Jochen Schulte-Hillen sieht es nicht ganz so dramatisch. Wichtig sei es, sich damit zu beschäftigen, wie Handel zukünftig funktionieren soll. Die IHK ist dafür verantwortlich, Handel zu befördern und zu gestalten.

Stefan Gärtner ist der Meinung, dass auch die Regulierung des Verkehrsaufkommens thematisiert werden sollte. „Die verkehrliche Belastung durch Lieferverkehr wird stark zunehmen. Verschiedene Produkte von verschiedenen Anbietern werden von verschiedenen Lieferanten zugestellt.“, so Gärtner.

Früher wurden die verschiedenen Produkte in den Innenstädten gebündelt. Mit einem Einkauf in der Stadt wurden alle Produkte erstanden. Die jüngsten Entwicklungen werden für mehr Verkehr in den Wohnorten und leere Innenstädte sorgen.

Auf die Frage, welche Veränderungen in den Innenstädten zu erwarten sind, antworten die Gäste, dass es eine deutliche Zunahme der WLAN Aktivitäten geben wird. Die Stadt kann Zeichen setzen, z.B. mit digitalen Informationsstellen und Apps mit gebündelten Informationen über die Städte.

Dienstag, 19. Mai 2015: Mobilität & Sharing

Mit der Digitalisierung ist die Hoffnung verbunden, durch intelligente, lernfähige Steuerungssysteme die Verkehrsprobleme lösen und zukunftsfähige Modelle des Teilens zu initiieren zu können. Wie verändern soziale Netze das Mobilitätsverhalten und welche neuen Mobilitäts- und Sharingkonzepte gibt es, um die Qualität des urbanen Lebens zu erhöhen?

Der zweite Veranstaltungsabend richtet den Blick auf die Digitalisierung im Bereich der Mobilität. Neue Technologien und Mobilitäts- und Sharingkonzepte werden vorgestellt. Prof. Dr.-Ing. Stefan Siedentop, Leiter des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH Dortmund, übernimmt die Moderation.

Dr. Dirk Wittkowsky: Digitale Möglichkeiten der stadtgerechten Mobilität

Der Einsatz von innovativen Technologien bietet große Chancen, die urbane Mobilität zukünftig positiv zu beeinflussen. Dirk Wittkowsky vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Dortmund geht in seinem Vortrag näher auf diese Potenziale ein.

Ein besonderes Potenzial bieten die Möglichkeiten, Echtzeitinformationen mit Hilfe von neuen Technologien erfassen zu können. Die aktuelle Verkehrslage oder die Auslastung der Fahrzeuge können beispielsweise mit Hilfe von GPS- Bewegungsdaten oder Online-Portalen gesammelt und ausgewertet werden. Das Raum-Zeit-Verhalten des Einzelnen kann so optimiert werden. Beispiele dafür sind Routing Apps, die Echtzeitinformationen über die Verkehrslage nutzen, um die Reisezeit zu verkürzen oder Apps die den Nutzern Informationen über freie Parkplätze liefern. Das Smartphone spielt dabei eine wichtige Rolle. 80 Prozent aller Menschen ab zehn Jahren nutzen das Internet, davon verwenden 63 Prozent dafür ein Smartphone. Das Smartphone wird zu einem der wichtigsten Medien der heutigen Zeit.

Die Integration innovativer Verkehrskonzepte, wie Car-Sharing oder Bike-Sharing, in das alltägliche Verkehrsverhalten kann einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Auch sie bedürfen einer Organisation, die auf Echtzeitinformationen angewiesen ist.

Die Idee des autonomen selbstfahrenden Autos verliert ihren Status als utopische Zukunftsvision. Vielmehr nimmt die Verwirklichung zunehmend realistische Züge an. Um den sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten, bedarf es eines externen Steuerungssystems, das die Fahrzeuge miteinander vernetzt.

Um die genannten Vorzüge der Digitalisierung des Verkehrs realisieren zu können, ist das Sammeln von Daten in großem Umfang unabdingbar. Der Bürger muss mobiler Sensor werden, indem er Informationen über sein Verkehrsverhalten preisgibt. Dabei kommt unweiger-

lich die Frage nach dem Datenschutz auf. „Das ist der Preis, den wir zahlen müssen.“, so Wittkowski. Das Bild des gläsernen Bürgers sorgt für Unsicherheit in der Bevölkerung. Für die Umsetzung der innovativen Konzepte ist der offene Umgang mit privaten Daten jedoch eine Voraussetzung.

Der „Hype“ der Digitalisierung kann positiv ins Stadtkonzept integriert werden. Die Möglichkeiten durch die Digitalisierung sollten dennoch nicht überbewertet werden. Umgekehrt hat sich die Sorge, dass die Erfindung des Internets eine negative Auswirkung hat und die Stadt überflüssig werden lässt, nicht bestätigt. Der Trend zur Re-Urbanisierung ist heute vielerorts zu beobachten. Um zu beurteilen, inwieweit das Internet Einfluss auf städtische Entwicklungsprozesse nimmt, ist es noch zu früh.

Anja Estel: Verkehrsströme effizient lenken

Anja Estel von der Verkehrszentrale NRW referiert über die Möglichkeiten, Verkehrsströme effizient zu lenken. Die Verkehrszentrale befasst sich weniger mit dem städtischen Verkehr und mehr mit dem Autobahnverkehr, so auch der Vortrag.

Zu den Zielen der Verkehrszentrale zählen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Bereitstellung von Verkehrsinformationen.

Um den Verkehrsfluss zu verbessern, sind in NRW 23 Stauwarner auf 520 Richtungskilometern, drei Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe, 97 Zuflussregelungsanlagen an Anschlussstellen und 75 Tafeln mit aktuellen Verkehrsinformationen errichtet worden. Dieser Bestand soll zukünftig weiter ausgebaut werden.

Echtzeitverkehrsinformationen werden zudem von der Verkehrszentrale auf dem Verkehrsinformationsportal (VIP) unter www.verkehr.nrw.de gesammelt zur Verfügung gestellt. Daten zu der Verkehrslage, Baustellen, Parkplätzen und Warnmeldungen sind hier für jedermann zugänglich.

Das ausschlaggebende Qualitätsmerkmal der Verkehrsdaten ist deren Aktualität. Ein Stau entsteht innerhalb kürzester Zeit und genauso schnell kann er sich wieder auflösen. Der schnelle Datenaustausch ist essentiell für die Korrektheit der Informationen. Dafür wird eine bessere Kooperation mit den Rundfunkanstalten angestrebt. Besonders der Güterverkehr ist auf die Qualitätssicherung angewiesen.

Kooperative Systeme, sogenannte *Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS)*, sollen zukünftig dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verbessern. Dabei findet eine Vernetzung der Fahrzeuge, der Infrastruktursysteme und der Verkehrszentrale statt. Die Aufgabe der Verkehrszentrale liegt darin, die straßenseitige kooperative Infrastruktur auszubauen.

Coco Heger-Mehnert: Smart Mobility – Chancen der Digitalisierung

Frau Heger-Mehnert, Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW des VRR, fokussiert in ihrem Vortrag auf die Auswirkungen der Digitalisierung auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Vor allem in der Vermittlung der Daten sieht sie einen Handlungsbedarf. Die Informationen müssen verständlich aufbereitet und vermittelt werden, sodass der Nutzer nicht überfordert wird. Seit Februar 2015 werden zu diesem Zweck sämtliche VRR Fahrgastinformationen auf einer interaktiven Karte, die auf OpenStreetMap-Daten basiert, dargestellt. Sie enthält unter anderem Informationen über defekte und nicht vorhandene Aufzüge, die einen wichtigen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten.

Immer häufiger wird der Wunsch nach einem kostenlosen WLAN-Netz in den Fahrzeugen des VRR geäußert. Dies würde mehr Reisqualität für den Kunden bedeuten.

Auch die Einführung eines Be-In-Be-Out-Systems, z.B. in Kombination mit einem eTicket, kann für zusätzlichen Komfort sorgen. Das Ticket wird dabei über Bluetooth beim Ein- und Aussteigen automatisch erfasst. Anschließend berechnet das System einen entfernungsabhängigen Fahrpreises, der später im Internet über eine App gezahlt werden kann.

Dienstag, 23. Juni 2015: Partizipation & Teilhabe

Der Zugang zu Informationen und der Informationsfluss sind durch die Open Data Bewegung verbessert worden. Diesen neuen Möglichkeiten stehen Fragen von Sicherheit und Datenschutz gegenüber. Kann es durch die Digitalisierung gelingen, überzeugende Formen der politischen Teilhabe und Öffentlichkeit zu befördern?

Partizipation und Teilhabe sind die Themenschwerpunkte des dritten und letzten Veranstaltungsabends. Christa Reicher, Professorin an der Fakultät Raumplanung und Leiterin des Fachgebietes Städtebau der TU Dortmund, führt als Moderatorin durch den Abend.

Prof. Dr. Christoph Bieber: Digitalisierung als Kulturprozess

Christoph Bieber, Professor an der Universität Duisburg-Essen, beginnt seinen Vortrag mit der Vorstellung verschiedener Werke, die sich mit dem Thema Smart City beschäftigen, darunter William J. Mitchells „City of Bits“. Daraus zitiert Bieber ein paar Zeilen, mit denen Mitchell metaphorisch die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Stadt beschreibt:

„Within bitsphere communities, there will be subnetworks at a smaller scale still – that of architecture. Increasingly, computers will meld seamlessly into fabric of buildings and buildings themselves will become computers – the outcome of a long evolution.“

Die Kritiker der Smart City befürchten eine Entwicklung zur Überwachungsstadt. Ihre Befürworter sehen unter anderem die Vorteile, die sich aus der Idee des E-Governments ergeben. Informations- und Kommunikationsprozesse zwischen behördlichen Institutionen und Bürgern sollen dabei durch den Einsatz von Technologien vereinfacht und optimiert werden.

Die Politik der Smart City baut auf der Big Data Idee auf, also der Erfassung und Auswertung großer Datenströme. Daraus ergibt sich eine Reihe von Fragen. Es muss geklärt werden, wem die Daten gehören. Gehören beispielsweise Smart Home Daten den Immobilienbesitzer? Muss er sie an die Stadt weitergeben? Wenn ja, resultiert daraus eine überwachte Stadt? Wie kann mit den Themen Fehleranfälligkeit und Manipulation umgegangen werden? Welche Gefahren birgt die Sammlung von Daten in einem derart großen Umfang und wie kann man ihnen begegnen? Außerdem werden sich Verwaltungsstrukturen ändern müssen. Welche Ämter müssen entstehen, um dem Strukturwandel begegnen zu können? Es bleiben viele offene Fragen, die es zu klären gilt.

Daniel Roleff: Digitale Politik und Partizipation. Möglichkeiten und Grenzen

Der zweite Referent, Herr Daniel Roleff vom Büro für neues Denken in Berlin, berichtet von folgenden Beobachtungen aus der Praxis zum Thema „Digitale Politik und Partizipation“:

- **Renaissance der Beteiligungsdebatte:** Seit 1990 haben Methoden zur Partizipation bei Großprojekten enorm an Bedeutung gewonnen.
- **Das große „E“: E-Partizipation, E-Demokratie, E-Gouvernement:** Digitalisierung hat Einzug in viele Bereiche der Politik gehalten.
- **Deutschland kann und will beteiligt werden:** Die Internet-Infrastruktur hat in Deutschland quasi Vollabdeckung erreicht. Nach einer Umfrage können sich fast 50 Prozent der befragten Personen vorstellen, digital an politischen Entscheidungen teilzunehmen. Eine stärkere Beteiligung der Bürger an Entscheidungen ist wünschenswert, denn das erhöht das Vertrauen in die Politik.
- **Das Internet als Retter in der demokratischen Krise:** In Zeiten, in denen von der endpolitisierten Generation-Y die Rede ist und die Wahlbeteiligungen ein Rekordtief erreichen, kann das Internet zu mehr Interesse und Teilnahme verhelfen.
- **E-Partizipation:** Der Mengelmelder, Bürgerdialog- und Transparenzportale oder die Open Knowledge Foundation können dazu beitragen, den langen Marsch durch die Agenturen zu vermeiden.
- **Die Desillusion der digitalen Teilhabe:** Auf Bürgerseite werden die Nachhaltigkeit und die Verbindlichkeit der Ergebnisse der Beteiligungsprozesse vermisst.
- **Typische Partizipation:** Es beteiligen sich immer die gleichen. Bildungsferne werden oft auch über digitale Komponenten zu wenig einbezogen.
- **Erfolg der E-Partizipation:** Es ist unklar, wie der Erfolg gemessen werden kann.
- **Das Internet ist nicht unpolitisch sondern revolutionär:** Es wird häufig genutzt, um Unzufriedenheit und Protest zum Ausdruck zu bringen.
- **Das kleine „e“:** Die Digitalisierung sollte genutzt werden, um bestehende Formate zu ergänzen, nicht um sie zu ersetzen. Sie kann z.B. dazu eingesetzt werden, Konsultations- und Serviceangebote zu verbessern.

Diskussion mit Ulrich Paßlick und Irja Hönekopp

Es schließt sich eine Diskussion zwischen den Referenten, dem Vorsitzenden des Netzwerks Innenstadt NRW und Stadtbaurat von Bocholt Ulrich Paßlick und Irja Hönekopp vom SRL NRW an.

Irja Hönekopp steigt in die Diskussion mit der Feststellung ein: „Digitalisierung kann nur ein Werkzeug sein.“. Ulrich Paßlick stimmt ihr zu. Außerdem seien die Kommunen noch weit davon entfernt, von Open Data zu sprechen und diese selbstverständlich in ihrem Arbeitsalltag zu nutzen. Die Themen, mit denen sie sich heute beschäftigen, seien dieselben geblieben; den Kommunen fehle an erster Stelle das Personal, das die Daten strukturiert auswertet und zur Verfügung stellt. Zudem sieht er ein Problem bei den Bürgern, „die nicht dazu bereit sind, sich über die Internetseiten der Kommunen zu informieren und stattdessen die Informationen aus den Tageszeitungen zur Kenntnis nehmen.“

Aus dem Publikum wird die Unsicherheit über den abstrakten Begriff der ‚Smart City‘ beanstandet. Hönekopp pflichtet dieser Anmerkung bei und kritisiert die Technologielastigkeit der Debatte. Es müsse sich stärker mit der Fragen auseinander gesetzt werden, wie die Daten genutzt werden können. „Wir müssen eine Lösung finden, wie die Verwaltung die Anfragen der Bürger, im Zusammenhang mit Partizipationsangeboten wie dem Mengelmelder, beantworten kann.“, so Hönekopp. Christoph Bieber antwortet darauf: „Es gibt zu wenig Menschen, die sich mit der digitalen Umsetzung auskennen. Neue Qualifikationen werden dringend benötigt.“

Ein Gast aus dem Publikum tadelt die aktuelle, ziellose Sammelwut: „Wir müssen uns, auch in Bezug auf den Datenschutz, stärker die Frage stellen, in welchem Umfang wir Digitalisierung brauchen.“. Auch Hönekopp findet, dass zu viel Transparenz Gefahren birgt. Eine App, die Einbrüche meldet, könne beispielsweise Auswirkungen auf den Immobilienmarkt haben.

Paßlick erkennt das politische Potenzial der Diskussion. Er sei sehr interessiert an Mobilitätsdaten, die Auskünfte darüber geben, welche Räume wann und von wem genutzt werden. Außerdem stimmt er Bieber zu, auch er sieht einen Bedarf an neuen Qualifikationen und empfiehlt der Fakultät Raumplanung, die Integration eines neuen Faches, das ‚urbanes Programmieren‘ zum Inhalt hat.

Christa Reicher schließt die Abschlussveranstaltung des Städtebaulichen Kolloquiums mit einer Zusammenfassung: „Es gibt eine Reihe an Fragen, die aus der zunehmenden Digitalisierung entstehen. Den kommunalen Vertretern fehlt es aktuell noch an technischem Know-how und an der Idee, wie die erhobenen Daten in Bezug auf Wertschöpfung und Gewinn genutzt werden können. Digitalisierung scheint nur in Verbindung mit analogen Prozessen sinnvoll. Wenn wir von der Stadt und dem urbanen Leben sprechen, dann meinen wir nach wie vor auch den physischen Raum.“ Erneut betont sie: „Digitalisierung darf nur ein Werkzeug sein...und als richtig eingesetztes Werkzeug kann sie einen wertvollen Beitrag zur Zukunft des urbanen Lebens liefern.“