# SDG Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

11.1 Bis 2030 den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren

11.2 Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

11.3 Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken

11.4 Die Anstrengungen zum Schutz und zur Wahrung des Weltkultur- und -naturerbes verstärken

11.5 Bis 2030 die Zahl der durch Katastrophen, einschließlich Wasserkatastrophen, bedingten Todesfälle und der davon betroffenen Menschen deutlich reduzieren und die dadurch verursachten unmittelbaren wirtschaftlichen Verluste im Verhältnis zum globalen Bruttoinlandsprodukt wesentlich verringern, mit Schwerpunkt auf dem Schutz der Armen und von Menschen in prekären Situationen

11.6 Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung

11.7 Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen

11.a Durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung positive wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten unterstützen

11.b Bis 2020 die Zahl der Städte und Siedlungen, die integrierte Politiken und Pläne zur Förderung der Inklusion, der Ressourceneffizienz, der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen beschließen und umsetzen, wesentlich erhöhen und gemäß dem SENDAI-RAHMEN FÜR KATASTROPHENVORSORGE 2015-2030 ein ganzheitliches Katastrophenrisikomanagement auf allen Ebenen entwickeln und umsetzen

11.c Die am wenigsten entwickelten Länder unter anderem durch finanzielle und technische Hilfe beim Bau nachhaltiger und widerstandsfähiger Gebäude unter Nutzung einheimischer Materialien unterstützen

Lies den Text zur nachhaltigen Stadtentwicklung und arbeite die wichtigsten Merkmale heraus

Ordne sie dem Viereck der Nachhaltigkeit zu.

**Nachhaltige Stadtentwicklung**

Das städtebauliche Leitbild in der Bundesrepublik hat sich gewandelt. Stand lange die autogerechte Stadt im Vordergrund mit einer Entmischung und damit einer räumlichen Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Sich versorgen, so ist heute das Leitbild die nachhaltige Stadtentwicklung.

Dieses neue Leitbild entstand im Rahmen der Umsetzung der Agenda 21 auf nationaler und regionaler Ebene. Vor Ort tragen vor allem die lokalen Agenda-Initiativen dazu bei, diese Ziele zu verwirklichen. Nachhaltige Stadtentwicklung umfasst die Handlungsfelder Boden, vorsorgender Umweltschutz, Wohnen, Wirtschaft und Mobilität. Intelligentes Flächenmanagement und sparsamer Umgang mit dem Boden, insbesondere mit den nicht überbauten und nicht versiegelten Flächen, spielen dabei eine Schlüsselrolle. Die stadtverträgliche Mobilitätssteuerung versucht der räumlichen Trennung städtischer Funktionen entgegenzusteuern und durch integrierte Verkehrskonzepte eine Reduzierung des Personen- und Güterverkehrs zu erreichen. Dies steht in enger Verbindung zu einem weiteren Handlungsfeld, dem vorsorgenden Umweltschutz. Dabei sollen Umweltqualitätsziele durch integriertes Energie-, Wertstoff- und Wassermanagement erreicht werden. Die standortsichernde Wirtschaftsförderung bemüht sich, die wirtschaftlichen Grundlagen für örtliche Unternehmen zu schaffen. Sozialverträglichkeit und Wohnungsversorgung sind ein weites Aufgabenfeld, um alle Bevölkerungsgruppen einer Stadt mit angemessenem Wohnraum versorgen zu können.

Quelle: Klett-Verlag TERRA Erfolgreich Planungsprozesse bewerten. ISBN 978-3-12-104119-0



Ideen-Race:

Macht so viele Vorschläge wie möglich für ganz konkrete Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung

**Stadt machen**

**Stadtentwicklung** ist immer das Ergebnis fortwährender Aushandlungsprozesse ganz unterschiedlicher Akteure. Zwar hat die **öffentliche Hand die Planungshoheit**, das heißt, bezogen auf Deutschland: nur die öffentliche Hand, in diesem Fall die **Kommune**, kann die **rechtlichen Vorgaben festlegen, was, wo und wie gebaut werden darf**.

Die öffentliche Hand stellt dafür sogenannte **Bauleitpläne** auf, investiert in öffentliche Infrastruktur und Gebäude und beeinflusst die Entwicklung durch verschiedenste Maßnahmen und Programme. Ziel ist die „nachhaltige städtebauliche Entwicklung“ und „die sozial gerechte Bodennutzung zum Wohle der Allgemeinheit“ (BauGB §1,5). Doch es braucht natürlich auch **Bauherren und Gewerbetreibende** sowie **soziale und kulturelle Institutionen**, die in der Stadt investieren, die wirtschaftliche Grundlage der Stadt legen und verschiedenste Versorgungsangebote - vom Einkauf über soziale bis hin zu kulturellen Angeboten - etablieren. Schließlich ist die **Einbeziehung der Bewohnerinnen und Bewohner** die dritte entscheidende Kraft der (zukunftsfähigen) Stadtentwicklung. Dabei wird vor allem dem zivilgesellschaftlichen Engagement unterschiedlichster Gruppen eine große Bedeutung zugeschrieben.

**Wohnen:**

Was bedeutet nachhaltiges oder zukunftsfähiges Wohnen? Welche Aspekte sind für ein zukunftsfähiges Wohnen wichtig, welche Lösungsansätze werden hierzulande diskutiert? Im Folgenden werden einige Aspekte beschrieben und Links zu entsprechenden Lösungsansätzen und Projekten gegeben.

**Nutzungsmischung**

Seit der Mitte des 20. Jahrhundert haben sich Städte vielerorts nach dem Leitbild der „Funktionstrennung“ entwickelt, das heißt vor allem die Trennung von Wohnen und Arbeiten, Einkauf und Freizeit – mit der Folge monofunktionaler Stadtteile, einem hohen Flächenverbrauch und einer immensen Zunahme des motorisierten Verkehrs. Die Mischung dieser Nutzungen ist als räumliches Ordnungsprinzip einer nachhaltigen Stadtentwicklung daher mittlerweile fast unumstritten. Damit verbunden wird das Ziel einer lebendigen „Stadt der kurzen Wege“, die allen Bewohnerinnen und Bewohnern – auch ohne Auto – eine Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht und zur Reduzierung des Verkehrs beiträgt. Dies ist vor allem für diejenigen wichtig, die nicht (auto-)mobil sind, vor allem einkommensschwache Haushalte, Kinder und ältere Menschen, wird aber zunehmend auch von anderen Bevölkerungsgruppen geschätzt.

**Soziale Mischung, Zusammenhalt und Integration**

Stadtteile und Nachbarschaften sind immer auch Orte der gelebten Integration und des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Dabei wird davon ausgegangen, dass Stadtteile mit einer gemischten Bevölkerungsstruktur bezogen auf Einkommen, Bildungshintergrund und Herkunft besser zur Integration geeignet sind. Eine räumlich fragmentierte Stadtgesellschaft mit benachteiligten Gebieten auf der einen Seite, in denen sich soziale Probleme bündeln, sowie besser gestellten Gebieten auf der anderen Seite birgt die Gefahr der dauerhaften gesellschaftliche Ausgrenzung benachteiligter Gruppen – z.B. durch eine schlechtere Versorgung aufgrund mangelnder Kaufkraft, schlechtere Bildungsangebote, mangelnde Jobchancen, Stigmatisierung und vieles mehr. Dies kann, wie z.B. die wiederholten Ausschreitungen in den Pariser Vororten, den sogenannten „Banlieues“ zeigen, den sozialen Frieden und Zusammenhalt gefährden. Eine soziale Mischung sowie die Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit kann dagegen eine bessere soziale, kulturelle und wirtschaftliche Teilhabe aller ermöglichen und damit einen Beitrag zur Chancengleichheit und zum gesellschaftlichen Zusammenhalt leisten.

**Demographischer Wandel**

Der demographische Wandel in Deutschland stellt die Städte vor besondere Herausforderungen. Besonders relevant sind die Überalterung der Bevölkerung sowie die zunehmende Vielfalt der Stadtgesellschaft in Bezug auf Herkunft und Lebensstil. Standard-Wohnungsangebote sind hierfür schön längst nicht mehr passend. Gefragt sind vielmehr flexible, anpassbare Wohnungen für unterschiedliche Bedürfnisse und Lebenslagen.

Darüber hinaus kommt der Unterstützung lebendiger Nachbarschaften eine wichtige Rolle zu. Dabei geht es einerseits darum, den sozialen Zusammenhalt zu stärken und Konflikte möglichst auf lokaler Ebene zu lösen, bevor sie auf gesamtgesellschaftlicher Ebene zum Problem werden. Zum anderen tragen lebendige Nachbarschaften in vielerlei Hinsicht zu einer sozialen, zukunftsfähigen Stadt bei. So können sich Menschen durch gegenseitige Hilfe bei der Kinderbetreuung oder bei Botengängen gegenseitig im Alltag unterstützen, was insbesondere für ältere Menschen und Familien bedeutsam ist. Gemeinsame Aktivitäten fördern Teilhabe und Integration. Ein weiteres Potenzial ist das Teilen von Gegenständen oder Räumen, was Ressourcen und Fläche sparen kann. Viele Baugemeinschaften und Wohnprojekte, die es zunehmend in den Städten gibt, haben sich genau dies zum Ziel gemacht. Aber auch Genossenschaften und andere Wohnungsbauträger bieten nachbarschaftliche Aktionen und Gemeinschaftsräume an.

**Klimaschutz**

Wohnen verbraucht viel Energie – in unseren Breiten vor allem für Heizung und Warmwasser, in heißeren Ländern vor allem für Kühlung. Laut Bundesbauministerium heißt entfallen zur Zeit rund 40 Prozent des Endenergieverbrauchs in Deutschland und etwa 15 Prozent der direkten Treibhausgasemissionen auf den Gebäudebereich. Ziel ist es, bis 2050 einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand zu erreichen. Dazu können energetische Sanierungen im Bestand sowie intelligente Konzepte zur Nutzung regenerativer Energien an und in Gebäuden beitragen. Bei Plusenergiehäusern kann durch Solaranlagen, Windkraft und andere Konzepte sogar mehr Energie erzeugt werden, als in den einzelnen Gebäuden verbraucht wird. Städte könnten sich eines Tages – so die Vision – von Energiefressern zu Energieerzeugern wandeln.

**Flächen sparen**

In Deutschland wurden zwischen 2011 und 2014 jeden Tag knapp 70 ha Fläche neu für Siedlungs- und Verkehrsfläche in Anspruch genommen. Auch wenn dabei nicht die ganze Fläche versiegelt wird, wird dabei immer wertvoller Boden dem natürlichen Kreislauf entzogen. Verkehrswege, die zur Erschließung neuer Siedlungsfläche notwendig sind, zerschneiden zusätzlich wertvolle Landschaftsräume. Ein großes Problem ist der „Flächenfraß“ durch ausgedehnte suburbane Einfamilienhaussiedlungen. Hier sind Flächen sparende Bauweisen wie Reihenhäuser Geschosswohnungsbau gefragt – aber das passt nicht immer zu den Wohnträumen vieler Menschen. Hier kommt ein weiteres Problem ins Spiel. Wir nutzen immer mehr Wohnfläche pro Kopf. So werden weiterhin neue Flächen gebraucht, obwohl die Bevölkerung in Deutschland nicht wächst. Innenentwicklung, d.h. die Verdichtung von städtischen Bereich, sowie Konversion, d.h. die Umwandlung ehemaliger Industrie- und Gewerbe- und Militärflächen, sind hier wichtige Strategien globales lernen – Stadt der Zukunft **53** zur Gegensteuerung. Allerdings ist das nicht unbegrenzt möglich, denn auch der Erhalt und die Schaffung von Freiflächen sind ein wichtiger Baustein einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.

**Bezahlbares Wohnen**

Die Medien sind voll von dem Thema, die Bundesregierung hat eine „Mietpreisbremse“ beschlossen, und Städte wie München oder Hamburg versuchen, wieder verstärkt sozial geförderten Wohnraum zu schaffen oder bestehende Gebiete durch sogenannte „Soziale Erhaltungsverordnungen“ zu schützen. „Bezahlbarer Wohnraum“ ist in den wachsenden Städten der Welt ein zentrales Thema. Ein besonderes Problem ist dabei die Gentrifizierung, d.h. die Verdrängung von einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen durch finanziell besser gestellte Haushalte vor allem in innerstädtischen Gebieten. Grund dafür sind nicht nur wachsende Bevölkerungszahlen und eine Zunahme von Ein-Personen-Haushalten, die im Verhältnis mehr Wohnfläche nutzen, sondern auch die aktuellen Entwicklungen auf dem Kapitalmarkt. Immobilien sind insbesondere in politisch und wirtschaftlich stabilen Regionen ein begehrtes Anlageobjekt. Hinzu kommen hierzulande extrem niedrige Zinsen, die die Nachfrage nach Immobilienbesitz anheizen und damit die Preise deutlich steigen lassen. Aber auch die gestiegenen Anforderungen an ein klimagerechtes Bauen führen zu höheren Baukosten und damit zu höheren Wohnungspreisen.

Mobilität ist ein grundlegendes Thema der Stadtentwicklung. Mobilität gewährleistet die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, sowie die Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten der Menschen am Arbeitsleben, an Freizeitaktivitäten, an sozialen und kulturellen Angeboten sowie am gesellschaftlichen Leben. Ein Schlüsselthema ist dabei weltweit die rasante Zunahme des motorisierten Verkehrs und die Suche nach alternativen Mobilitätskonzepten.

Lest die folgende Texte durch und stellt die darin angesprochenen Probleme dar, die sich aus der Massenmotorisierung

. für die zukunftsfähige Entwicklung einzelner Städte, sowie

. für eine globale zukunftsfähige Entwicklung ergeben.

**Die Stadt und das Auto**

*„Die Massenmotorisierung nach dem Krieg hat unser Leben verwandelt. Sämtliche Vorhersagen, auf deren Basis die Städte die Bewältigung des Individualverkehrs planten, wurden überboten.“*

*„Hamburg gehört zu den Städten, die das Ziel einer ,autogerechten Stadt’ nach dem Krieg intensiv verfolgten: mit der Schneise der Ost-West-Straße durch die Innenstadt, der verkehrsfördernden Auflockerung der Wohnbereiche und der Verbannung der Straßenbahn. Was bisher gemeinsam genutzter Straßenraum von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen war, wurde durch Baumaßnahmen, Verkehrsführung und Verkehrserziehung zum alleinigen Verkehrsweg des Autos. Die Zerstörung des städtischen Raums und der Kommunikation auf den Straßen wäre noch weiter gegangen, wenn Bürger nicht dagegen Widerstand geleistet hätten - und Verkehrsplaner darauf eingegangen wären.“*

Bardua, Sven / Kähler, Gert: Museum der Arbeit/ Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Die Stadt und das Auto. Wie der Verkehr Hamburg veränderte, Hamburg 2012, S. 5 und Klappentext

**Globale Motorisierung**

*„Der Verkehr ist heute für 23 Prozent der energiebezogenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Gelingt es nicht, einen alternativen Entwicklungspfad einzuschlagen, werden sich bis zum Jahr 2050 die weltweiten CO2 Emissionen aus dem Verkehrssektor fast verdoppeln. Dazu trägt neben dem internationalen Flug- und Güterverkehr besonders auch die stark wachsende Motorisierung in den Boomregionen der Schwellenländer bei. Sie führt dort zu schwerwiegenden Umweltbelastungen. Die Fahrverbote zur Sicherung einer ausreichenden Luftqualität während der Olympiade 2008 in Peking zeigen das schon heute. Besonders kritisch ist die Situation in Asien, denn auch dort korreliert der Pkw-Besitz – genauso wie in der historischen Entwicklung der Industrieländer – mit dem in einigen Regionen rasch steigenden Einkommen der Menschen. Noch fahren die Chinesen hauptsächlich mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß; in Indien dominieren derzeit die motorisierten Zweiräder. Während in Deutschland auf 1.000 Einwohner 546 Pkw zugelassen sind, liegt die Motorisierungsrate in China bei zehn Pkw und in Indien bei sechs Pkw pro 1.000 Einwohner.*

*In den großen Städten, in denen sich eine Mittelschicht entwickelt, sind es schon deutlich mehr. In Peking kommen 100 Pkw auf 1.000 Personen – für das Jahr 2050 wird eine Steigerung auf etwa 230 Pkw erwartet. Wie zur Bekräftigung dieser Annahmen verkündete der indische Hersteller Tata die Markteinführung des Modells Nano, eines nur 1.700 Euro teuren Kleinwagens. Unterdessen mischt die deutsche Automobilindustrie kräftig mit: Zwischen 2001 und 2006 hat sie über 2,7 Millionen Pkw in China produziert und ihren Marktanteil sprunghaft von vier auf 16 Prozent erhöht.“*

BUND/ Brot für die Welt/ Evangelischer Entwicklungsdienst 2008 (Hrsg.): Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt. Einblickt in die Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Berlin/ Stuttgart/ Bonn 2008, S.6.

**Die wirklich schöne neue Verkehrswelt**

*„[...] Autos [sind] das zentrale Problem der modernen Verkehrswelt. Galten Autos lange als Ikonen der Moderne, als Zeichen für Wohlstand und Prosperität, sind sie mittlerweile zu einem lästigen, aber scheinbar unverzichtbaren Übel geworden. Viel zu viel Blech, das den knappen Raum zum persönlichen Abstellort für Gelegenheiten degenerieren lässt.*

Canzler, Weert; Knie, Andreas (2015): Die wirklich schöne neue Verkehrswelt. Urbane Mobilität, in oekom Verlag (Hrsg.): StadtLust. Die Quellen urbaner Lebensqualität, S. 63

*„Die tägliche Zunahme der Verkehrsfläche liegt bundesweit seit zehn Jahren unverändert bei etwa 22 ha, davon rund zehn Hektar für kommunale Erschließungsstraßen, sieben Hektar für kommunale Wege und fünf Hektar für Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen“ (Umweltbundesamt 2004, 3)*

*Von den 1,6 Mio. ha Verkehrsflächen in der Bundesrepublik sind zwar „nur“ ca. 0,8 Mio. ha befestigt, hinzu kommen jedoch ca. 3,7 Mio. ha stark zerschnittene Flächen und weitere 24,7 Mio. ha Flächen, die im weiteren Einflussbereich von Verkehrsinfrastruktur liegen. Insgesamt summieren sich somit die Verkehrsflächen (im weitesten Sinne) auf 30 Mio. ha.„* Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.). Raumordnung in Deutschland, Berlin 1996, S. 34

*„Im Dezember 1962 starben im Ruhrgebiet mehr als 150 Menschen an den Folgen von Smog, das bisher letzte Mal wurde im Januar 1991 die Vorwarnstufe für Smog ausgelöst. Dann kamen bessere Filtertechniken für die Industrie und neue Katalysatoren für Fahrzeuge – die Luft in Deutschland wurde deutlich besser. Smog-Alarm ist bei uns vor allem wegen dieses technischen Fortschritts nun Geschichte. Davon sind viele asiatischen Millionenstädte weit entfernt. Kohlekraftwerke und eine insgesamt boomende Schwerindustrie sowie die stetig wachsende Lawine an Fahrzeugen schleudern ihren Dreck dort zumeist ungefiltert in die Luft. Die Zahl der Neuzulassungen in China, dem weltweit größten Automarkt, steigt seit Jahren, allein 2013 um 23,1 Prozent. Ein Ende ist nicht in Sicht. Der Smog ist also vom Menschen gemacht. Und so müssen die Bewohner auch in China weiter schlechte Luft atmen. Mit dem Feinstaub, der in der Luft hängt, gelangt ein Cocktail aus Stoffen in ihre Körper, der es in sich hat: Stickoxide, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Ruß sind eine ungesunde, mitunter gar karzinogene Mischung, erklärt der Umweltmeteorologe Weber.“*

Füßler, Claudia: Wie krank macht Smog? In: Die ZEIT online, 27.02.2014

Auf der Suche nach Lösungsansätzen für zukunftsfähige Städte gewinnt das Thema „Smart Cities“ zunehmend an Bedeutung. Verkehr und Mobilität sind dabei zentrale Themen, für die „Smarte Lösungen“ diskutiert und in großen Städten bereits angewandt werden – man denke nur an Carsharing, Stadtradsysteme oder digitale Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr.

*„[...] wenn wir uns nur auf Technologie verlassen, „[entgehen uns] die gewaltigen Möglichkeiten zur Verbesserung unseres Lebensstils, die diese Krise uns bietet. Wenn wir Elektroautos entwickeln, stecken wir immer noch im Stau. Wenn wir weiter Vorstädte bauen, selbst wenn sie zu 100% aus recyceltem Material bestehen, werden wir immer noch isoliert und einsam sein. Wenn wir immer weiter an der Verbesserung unserer Handys arbeiten, werden unsere klügsten Köpfe zu beschäftigt sein, um sich zu überlegen, wie man sauberes Trinkwasser zu den zahllosen Menschen bringt, die keines haben. Anders ausgedrückt. Wenn wir Technologie dazu benutzen, das bestehende System so zu überarbeiten, dass es ewig fortbestehen kann, verpassen wir die Chance, uns zu fragen, ob das bestehende System wirklich das richtige für uns ist. Wir verpassen die Chance, nicht nur den Planeten zu retten, sondern auch die Menschen darauf glücklicher zu machen.“* Aus: Bavan, Colin: Barfuß in Manhattan. Mein ökologisch korrektes Abenteuer. Berlin 2010, S. 238f

## Bausteine einer Smart City

Die gerade genannten Ansprüche an eine Smart City lassen sich in diesen Feldern zusammenfassen:

### Smart Environment

Umwelt- und Klimaschutz für einen geringeren Verbrauch von Energie und Ressourcen in einer Stadt

### Smart Mobility

Mobilitätslösungen für effiziente und ressourcenschonende Transportsysteme, zum Beispiel im öffentlichen Nahverkehr

### Smart Governance

Die Prozesse zwischen Bürger\*innen und der Verwaltung digitalisieren und verbessern

### Smart Living

Smart Living kann Inklusion fördern, beispielsweise über einen höheren Bedienkomfort drahtlos vernetzter Haushaltsgeräte

### Smart Economy

Innovative Wirtschaftskraft der Städte nutzen für die Bewältigung der Herausforderungen und Veränderungen in modernen Städten

### Smart People

Für all diese Bausteine bedarf es digital gebildeter Bürger\*innen und Unternehmer\*innen, um digitale Angebote zu entwickeln und zu nutzen

Quelle: [KfW Research: Die Smart City als Lösung kommunaler Herausforderungen?](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2018/Fokus-Nr.-204-April-2018-Smart-Cities.pdf) 16. April 2018